



3 1761 11650030 7


CAI XC27

-T82

Canada. Parliament. House of
Commons.

Standing Committee on Transport
and Communications.

Minutes of proceedings



Digitized by the Internet Archive
in 2023 with funding from
University of Toronto

<https://archive.org/details/31761116500307>

3C
OFFICIAL BILINGUAL ISSUE

A
FASCICULE BILINGUE OFFICIEL

HOUSE OF COMMONS

CHAMBRE DES COMMUNES

First Session

Première session de la

Twenty-eighth Parliament, 1968-69

vingt-huitième législature, 1968-1969

STANDING COMMITTEE

COMITÉ PERMANENT

ON

DES

TRANSPORT
AND COMMUNICATIONS

TRANSPORTS
ET DES COMMUNICATIONS

Chairman

H.-Pit Lessard

Président

MINUTES OF PROCEEDINGS
AND EVIDENCE

PROCÈS-VERBAUX ET
TÉMOIGNAGES

No. 19-37

MARCH 25, 1969

MAY 20 1969

LE 25 MARS 1969

LIBRARY

UNIVERSITY OF TORONTO

Respecting

Concernant

Estimates for 1969-70, relating to
the St. Lawrence Seaway.

Budget de 1969-1970 concernant l'Adminis-
tration de la voie maritime du Saint-
Laurent.

WITNESSES—TÉMOINS

(See Minutes of Proceedings)

(Voir procès-verbaux)

STANDING COMMITTEE ON
TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

Chairman: Mr. H-Pit Lessard

Vice-Chairman:

and Messrs.

² Allmand,
Blouin,
Breau,
³ Code,
Givens,
Godin,
⁴ Grills,

⁵ Horner,
McCleave,
Peddle,
Perrault,
Portelance,
¹ Pringle,
Rock,

Clerk of the Committee

Robert Normand

Le secrétaire du Comité

COMITÉ PERMANENT DES
TRANSPORTS ET DES
COMMUNICATIONS

Président: M. H.-Pit Lessard

Vice-président:

et MM.

Rose,
Skoberg,
⁶ Thomas (Moncton),
Trudel,
Turner (London
East)—(20)

Pursuant to Standing Order 65 (4) (b) notice was given of changes in the membership of the Standing Committee on Transport and Communications.

¹ Replaced Mr. Noel, on March 25, 1969.

² Replaced Mr. Mahoney, on March 25, 1969.

³ Replaced Mr. McGrath, on March 25, 1969.

⁴ Replaced Mr. Lundrigan, on March 25, 1969.

⁵ Replaced Mr. Muir (Cape Breton-The Sydneys),

⁶ Replaced Mr. Marshall, on March 25, 1969.

Suivant l'article 65 (4) (b) du Règlement, avis fut donné de modifications dans la composition du Comité permanent des transports et des communications.

¹ Remplace M. Noel, le 25 mars 1969.

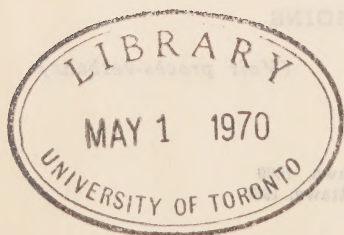
² Remplace M. Mahoney, le 25 mars 1969.

³ Remplace M. McGrath, le 25 mars 1969.

⁴ Remplace M. Lundrigan, le 25 mars 1969.

⁵ Remplace M. Muir (Cape Breton-The Sydneys),

⁶ Remplace M. Marshall, le 25 mars 1969.



MINUTES OF PROCEEDINGS

[Text]

TUESDAY, March 25, 1969.
(34)

The Standing Committee on Transport and Communications met this day at 11:00 a.m. The Chairman, Mr. H.-Pit Lessard, presided.

Members present: Messrs. Breau, Code, Givens, Grills, Lessard (*LaSalle*), Peddle, Portelance, Pringle, Rock, Skoberg, Thomas (*Moncton*), Turner (*London East*)—(12).

Also present: Messrs. Noël and Corbin, M.P.'s.

Witnesses: From the St. Lawrence Seaway Authority: Messrs. P. Camu, President; P. E. R. Malcolm, Vice-President; and J. M. Martin, Director of Finance and Accounting.

Pursuant to the order of reference, the Chairman called the estimates of the St. Lawrence Seaway Authority and called upon Mr. Camu, President, to make an opening statement.

The Chairman then called Item 85—\$1,955,000.00—of the Estimates for the fiscal year ending March 31, 1970, relating to the St. Lawrence Seaway Authority, and Mr. P. Camu was questioned thereon, assisted by officials of the Authority.

After questioning, Votes 85—\$1,955,000.00; 90—\$10,072,000.00; L185—\$41,000,000.00, severally carried.

At 12:30 p.m., the Committee adjourned until 9:30 a.m. Thursday, March 27, 1969.

PROCÈS-VERBAL

[Traduction]

Le MARDI 25 mars 1969.
(34)

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit ce matin à 11 h., sous la présidence de M. H.-Pit Lessard.

Présents: MM. Breau, Code, Givens, Grills, Lessard (*LaSalle*), Peddle, Portelance, Pringle, Rock, Skoberg, Thomas (*Moncton*), Turner (*London East*)—(12).

Aussi présents: MM. Noël et Corbin.

Témoins: De l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent: MM. P. Camu, président, P. E. R. Malcolm, vice-président, et J. M. Martin, directeur des finances et de la comptabilité.

Conformément à l'ordre de renvoi, le président met en délibération les prévisions budgétaires de l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent et demande à M. P. Camu, son président, de faire une déclaration préliminaire.

Le président met ensuite en délibération le crédit 85—\$1,955,000.00—des prévisions budgétaires pour l'année financière se terminant le 31 mars 1970, relatif à l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent. M. P. Camu répond, avec l'aide des représentants de l'Administration, à des questions.

Après l'interrogatoire, les crédits 85—\$1,955,000.00; 90—\$10,072,000.00; et L185—\$41,000,000.00 sont adoptés en bloc.

A midi 30, le Comité s'ajourne jusqu'au jeudi 27 mars 1969, à 9 h. 30 du matin.

Le secrétaire du Comité.

Robert Normand,
Clerk of the Committee,

[Texte]

EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

Tuesday, March 25, 1969

●1115

The Chairman: Gentlemen, I think we have the right to sit without a quorum because it was mentioned previously in our proceedings that we could conduct our hearings with five members, but we are not allowed to make a vote without a quorum.

This morning we will consider the Estimates of the St. Lawrence Seaway Authority and we have with us Mr. Paul Camu, President, Mr. J. M. Martin, Director of Finance and Accounting and Mr. Peter E. R. Malcolm, Vice-President.

I wonder if the members would rather follow the Blue Book or do you want to use the original estimates that Mr. Camu has prepared? You received this book earlier, but it contained many errors. Mr. Camu has prepared one with no errors this time so we will give you each one. I think it would be much easier if you were to follow the Blue Book, but it is up to you.

I will ask Mr. Camu to say a few words—to give us a brief resume. As we have only three items in front of us this morning, I will ask Mr. Camu to give us a short exposé of those three items.

St. Lawrence Seaway Authority

85—Operating deficit and capital requirements of Canals and Works entrusted to The St. Lawrence Seaway Authority with the approval of the Governor in Council, and to authorize, notwithstanding the Financial Administration Act or any other Act, the disbursement by the Authority of revenues derived from the operation and management of such Canals and Works \$1,955,000

90—Payment to The St. Lawrence Seaway Authority upon application, approved by the Minister of Transport, made by the Authority to the Minister of Finance, to reimburse the Authority in respect of the Welland Canal deficit incurred by the Authority during the Calendar year 1969 \$10,072,000

[Interprétation]

TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

Le mardi 25 mars 1969.

Le président: Messieurs, je pense que nous avons le droit de siéger en l'absence d'un quorum, puisque nous avons mentionné précédemment que nous pouvions tenir nos audiences avec cinq membres du Comité présents. Mais nous n'avons pas le droit de tenir un vote sans le quorum; ce matin, nous allons étudier les prévisions budgétaires de l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent, et nous avons ici M. Paul Camu, président, M. J.-M. Martin, directeur des finances et de la comptabilité, et M. Peter E. R. Malcolm, vice-président. Je me demande si les membres du Comité préfèrent suivre sur le Livre bleu ou utiliser les prévisions budgétaires originales préparées par M. Camu. Vous avez déjà reçu ce livre, mais il renfermait beaucoup d'erreurs. Cette fois, M. Camu en a préparé un qui est exact, et nous allons vous en donner un exemplaire à chacun. Je pense qu'il serait beaucoup plus facile que vous suiviez sur le Livre bleu, mais libre à vous.

Je vais demander à M. Camu de dire quelques mots, de nous donner un bref résumé. Étant donné que nous n'avons que trois crédits à étudier ce matin, je vais demander à M. Camu de nous faire un bref exposé sur ces trois crédits.

Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent

85—Déficit d'exploitation et besoins de capitaux pour les canaux et ouvrages confiés à l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent, avec l'approbation du gouverneur en conseil, et autorisation, nonobstant la Loi sur l'administration financière ou toute autre loi, à l'Administration de dépenser les recettes provenant de l'exploitation et de la gestion de ces canaux et ouvrages—\$1,955,000.

90—Paiement à l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent, sur demande approuvée par le ministre des Transports et faite par l'Administration au ministre des Finances, pour rembourser à l'Administration le déficit qu'elle a subi à l'égard du canal de Welland au cours de l'année civile 1969—\$10,072,000.

[Text]

L185—Loans to The St. Lawrence Seaway Authority in such manner and subject to such terms and conditions as the Governor in Council may approve \$41,000,000

Mr. P. Camu (President, St. Lawrence Seaway Authority): Thank you, Mr. Chairman. Gentlemen, there are three items for the estimates of the year 1969-70 for which we would like to have your approval.

The first one, Item 85 on page 433 of the Blue Book, is to cover the operation and maintenance as well as some capital requirements of the non-toll canals which are under our responsibility. These canals are the Lachine, the Cornwall, the Third Welland Canal, which is a small section in the Niagara Peninsula, as well as the Sault Ste. Marie lock and approaches at the Sault.

These are the canals that we are responsible for and this amount of money covers the operation, maintenance, as well as some minor capital expenses for that group.

The second item on the following page, Item 90, is for \$10,072 million and that amount covers the operation and maintenance of the Welland Canal section, as such. The Welland Canal section is one of the two major sections of the Seaway; the other one being the Montreal-Lake Ontario section. The deficit of the Welland Canal is an operational deficit and for 1969-70 we estimate that it will cost approximately \$10 million to cover the expenses there.

Finally, the third item is on page 470. It is in the form of loans to the Seaway Authority and it is a large amount for the same year of \$41 million. These loans are related to major works being undertaken at the present time in the Welland area.

The largest amount, more than \$30 million, is devoted to the construction of an 8.6 mile by-pass called the Welland Canal By-pass. The construction of that section started in 1967. It is on schedule and should be completed for the navigation season of 1972, in April 1972. This is the largest amount. The work has been very successful this winter because of favourable weather conditions in the peninsula. As I said, we are still on schedule and it involves essentially the digging of a new section of canal, which is about twice the size of the present section.

[Interpretation]

L185—Prêts à l'Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent de la manière et selon les modalités et conditions que pourra approuver le gouverneur en conseil—\$41,000,000.

M. P. Camu (président de l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent): Merci, monsieur le président. Messieurs, il y a trois crédits des prévisions budgétaires pour l'année 1969-1970 pour lesquels nous aimerions avoir votre approbation.

Le premier est le crédit 85, à la page 433 du Livre bleu, qui prévoit les frais d'exploitation et d'entretien, ainsi que certaines dépenses en immobilisations, pour les canaux sans péage, soit le canal de Lachine, le canal de Cornwall, le troisième canal de Welland, qui est une petite section dans la péninsule du Niagara, ainsi que l'écluse de Sault-Sainte-Marie et les abords du Sault.

Ce sont les canaux dont nous sommes chargés, et cette somme est prévue pour l'exploitation et l'entretien, ainsi que certaines dépenses en immobilisations pas très élevées pour ce groupe de canaux.

Le deuxième crédit, soit le crédit 90, est de \$10,072,000, et cette somme est prévue pour l'exploitation et l'entretien de la section du canal de Welland à proprement parler. La section du canal de Welland est l'une des deux principales sections de la voie maritime, l'autre étant la section entre Montréal et le Lac Ontario. Le déficit du canal de Welland est un déficit d'exploitation, et pour l'année 1969-1970, nous estimons que les dépenses à effectuer là-bas vont se chiffrer à 10 millions de dollars.

Enfin, le troisième crédit se trouve à la page 470. Il consiste en des prêts à l'Administration de la voie maritime, et il est, pour cette même année, d'un montant assez élevé, soit 41 millions de dollars. Ces prêts ont trait à des travaux importants que l'on entreprend actuellement dans la région de Welland.

La plus grosse somme, qui est de plus de 30 millions de dollars, est consacrée à la construction d'une voie d'évitement de 8.6 milles, que l'on appelle la voie d'évitement du canal de Welland. La construction de cette section a débuté en 1967. Pour le moment, les travaux n'ont pas de retard, et ils devraient être terminés pour la saison de navigation de 1972, pour avril 1972. C'est la plus grosse somme en cause. Les travaux ont bien avancé cet hiver, vu les conditions atmosphériques très favorables dans la péninsule. Je le répète, nous n'avons pas encore pris de retard, et il s'agit essentiellement de creuser une nouvelle section du canal dont les dimensions seront environ le double de celles de la sections actuelle.

[Texte]

[Interprétation]

• 1120

It is straight-lined between two points and will allow us to offer to shipping in that very difficult section better conditions with greater safety, more speed, as well as a better rearrangement for all the traffic problems of the Niagara Peninsula. It will allow the Authority to abandon about five or six bridges and replace them with about two tunnels and, at the same time, we will offer to shipping a straight route between that we call geographically the Port Colbourne area and the Ramey's Bend area at the other end.

These are the three amounts for which we are looking for the approval of the Committee.

The Chairman: Thank you, Mr. Camu.

Mr. Rock: Mr. Camu, in your remarks you mentioned the Lachine Canal. You meant, of course, the canal attached to the Seaway itself, not the old Lachine Canal which you intend to close.

Mr. Camu: The first Item of \$1,995,000 is related to the old Lachine Canal, the Cornwall Canal, the Sault Ste. Marie Canal and the third canal I mentioned in the Welland area. Included in that amount of money is an amount for the continuation of the operation of the Lachine Canal as it is today.

Mr. Rock: Could you explain to the Committee about the bridge on Lafleur Street which you intended to replace with a causeway and your plans to transfer the existing bridge, I think, to the Welland Canal where one was wrecked, I believe. What has happened so far with this plan? Do you still intend to transfer it one of these days?

Mr. Camu: We do not intend to do that any longer, Mr. Rock. I will start with the beginning of the story. In November one of our bridges on the Welland Canal was hit by a Japanese ship and it was a complete loss. The damage was so severe that we could not do anything with the existing bridge. That bridge was dismantled and in order to save the government money and at the same time replace the bridge in the shortest time possible, instead of proposing the immediate construction of a new bridge, we investigated the possibility of transferring one of the existing bridges on the Lachine Canal. We looked at the newest of them, a bridge that had been built in 1959, and we thought we could move that bridge which is of a special construction. It is

Il y a une ligne droite entre deux points ce qui nous permettra d'offrir à la navigation, dans cette section très difficile, de meilleures conditions, avec plus de sécurité, plus de rapidité et une meilleure disposition, vu tous les problèmes de la circulation dans la péninsule du Niagara. Cela permettra à l'Administration d'abandonner cinq ou six ponts et de les remplacer par deux tunnels, et, en même temps, cela offrira à la navigation une route droite entre ce que nous appelons, géographiquement, la région de Pont Colborne et celle de Ramey's Bend, à l'autre bout.

Voilà les trois crédits pour lesquels nous demandons l'approbation du Comité.

Le président: Merci, monsieur Camu.

M. Rock: Monsieur Camu, dans vos observations vous avez parlé du canal Lachine. Bien sûr, vous parliez du canal rattaché à la voie maritime à l'heure actuelle, et non de l'ancien canal Lachine que vous devez fermer.

M. Camu: Le premier vote est de 1 million 995 mille dollars. Il s'applique à l'ancien canal Lachine, au canal de Cornwall, au canal de Sault-Ste-Marie et au troisième que j'ai mentionné, dans la région de Welland. Dans cette somme, il y a aussi un montant prévu pour la continuation de l'exploitation du canal Lachine tel qu'il est à l'heure actuelle.

M. Rock: Expliqueriez-vous au Comité ce qui en est au sujet du pont de la rue Lafleur que vous aviez l'intention de remplacer par une chaussée, quitte à transférer le pont à Welland pour remplacer un pont démolì, je crois. Où en est le projet à l'heure actuelle? Avez-vous toujours l'intention de le transférer un de ces jours?

M. Camu: Nous n'avons plus l'intention de le faire, monsieur Rock. Permettez-moi de commencer par le début de l'histoire. En novembre, un de nos ponts du canal Welland a été heurté par un navire japonais et a été complètement détruit. Les dommages ont été tellement graves qu'il a été impossible de faire quoi que ce soit avec le pont existant. On a donc démolì le pont, et pour épargner quelques frais au gouvernement et en même temps remplacer le pont dans le plus bref délai possible, au lieu de proposer la construction du nouveau pont immédiatement, nous nous sommes enquis de la possibilité de transférer un des ponts existants du canal Lachine. Nous avons donc examiné le plus récent, un pont qui a été

[Text]

a bolted bridge, more or less like the Mecano type. We thought the bridge could be dismantled, moved to the Welland Canal and be used there as a replacement for the damaged bridge.

In order to do that we had to relate this, of course, to the closing permanently of the Lachine Canal to navigation. The decision was made to close the canal at the end of the year 1968 which would have enabled us to move the bridge and replace the bridge, of course, with a causeway at that crossing.

At the beginning of January a shipping company that was still using the Welland Canal opposed the move and a court injunction was issued against us to prevent our closing of the canal.

Mr. Rock: You mean the Lachine Canal, not the Welland Canal?

Mr. Camu: The Lachine Canal, that is right. The court injunction was very clear that we should not do anything to disrupt the existing conditions of the canal; we should not remove the bridge, we should not do anything to impede navigation and so forth. As a result, we are still waiting for a judgment from the judge that is handling the case in the Superior Court of Quebec, District of Montreal.

Because of that injunction we had to make another decision. We could not wait due to the pressure at the other end and the time that was going on and on and on, so we decided that it was impossible because of that court action for us to move that bridge and replace it with a causeway. Instead, the

• 1125

bridge on the Lachine Canal will stay the way it is and we have decided now to build a brand new bridge to replace the one that was demolished by the Japanese ship in the Welland Canal.

Mr. Rock: What is the estimated cost of that new bridge?

Mr. Camu: The estimate for the new bridge is a little more than \$1 million.

Mr. Rock: That could have been saved if this injunction had not been issued? You would not have saved the total amount because it would have to be moved, but some of it would have been saved.

Mr. Camu: No, not the full amount, but we certainly could have contributed to a saving of perhaps half of that amount if we had been able to use the other bridge which was about

[Interpretation]

construit en 1959, et nous avons pensé que nous pourrions peut-être déplacer ce pont, qui est d'une construction spéciale, un pont du genre «mécano». Nous pensions que le pont serait démantibulé et ensuite déplacé au canal Welland pour remplacer le pont endommagé.

Pour ce faire, il fallait nécessairement fermer le canal Welland à la navigation complètement. On a donc pensé fermer le canal à la navigation à la fin de la saison de 1968; nous aurions pu alors déplacer le pont et le remplacer par une chaussée, évidemment, au même endroit.

Au début de janvier, des armateurs dont les navires empruntaient toujours le canal Welland s'y sont opposés. Une injonction a été demandée devant les tribunaux contre la fermeture du canal.

M. Rock: Vous parlez du canal Lachine et non pas du canal Welland?

M. Camu: Oui, le canal Lachine. L'injonction était très claire: nous devons ne rien faire pour changer les conditions actuelles du canal, nous ne devons pas enlever le pont ni nuire à la navigation. Par conséquent, nous attendons toujours une décision du tribunal soit la Cour supérieure du Québec, district de Montréal.

Vu l'injonction, nous avons dû prendre une autre décision. Nous ne pouvions pas attendre en raison des pressions à l'autre bout ainsi que du temps qui continuait nécessairement sa marche. Il était donc impossible, en raison de l'injonction, de remplacer le pont par une chaussée. Par conséquent, le pont du canal

Lachine demeurera tel qu'il est. Nous avons décidé de construire un nouveau pont pour remplacer celui qui a été endommagé par le navire japonais sur le canal Welland.

M. Rock: Quel serait le coût estimatif du nouveau pont?

M. Camu: Le nouveau pont coûterait un peu plus d'un million de dollars.

M. Rock: Et vous auriez pu épargner cela s'il n'avait pas été question d'injonction? Pas la somme totale, car il aurait fallu déplacer le pont, mais au moins une partie?

M. Camu: Non pas toute la somme. Nous aurions pu, si nous avions pu employer l'autre pont qui datait de 10 ans, épargner la moitié du montant.

[Texte]

10 years old. This is roughly the history of the case so far. We still are waiting for the judgment of the court and the way it is now, I think, very probably we will have to reopen the canal on a temporary basis, but we do not know as yet.

Mr. Rock: Yes, that was the other question I was going to ask you, Mr. Camu. You are well aware of the whole situation there and, particularly, the fact that a company, Dominion Bridge Company, is located at the beginning of the canal. They, of course, have used the canal for years in transporting bridge material and other material that they manufacture. In closing the canal did you look into the possibility of giving them some sort of access to the water in that area? In the meantime, in view of the injunction, what do you intend to do about the operation at the beginning of the canal and will the Dominion Bridge Company be able to use the canal for this year?

Mr. Camu: I would say that the decision to open the canal for another year, a few months or on a temporary basis has not been made yet, but it will be made, let us say, shortly. I will have to wait for a few more days. I had hoped I would have had the judgment last week or this week, but nothing has appeared as yet, so we are preparing ourselves for another season of navigation.

Mr. Rock: You are preparing yourselves for another season?

Mr. Camu: We have to because it takes about a month to a month and a half to get the canal ready for navigation purposes. There are many things to be done, such as lubricating the bridges, repairing the weirs, checking the valves, cleaning the lock chamber and so on and so forth. This takes time and we are already in the process of doing this.

Mr. Rock: Yes, that is good to hear. You know, of course, that the Chairman is as vitally interested as I am in these questions because he is from the same area.

Mr. Bell: It was on the radio.

Mr. Rock: Pardon me?

Mr. Bell: It was mentioned on a radio program. Excuse me for interrupting the proceedings, but I think we should congratulate the Chairman as I noticed in the *Gazette* that he is going to appear on a radio program in Montreal on transportation. I am not being

[Interprétation]

Voilà l'historique de la question jusqu'à maintenant. Nous attendons toujours le jugement du tribunal. Nous devons rouvrir le canal, du moins d'une façon temporaire. Mais nous ne savons rien à l'heure actuelle.

M. Rock: Oui. C'est l'autre question que je voulais demander. Vous connaissez fort bien la situation à cet endroit et tout particulièrement le fait qu'une compagnie se trouve à l'entrée du canal, soit la *Dominion Bridge Co.* Évidemment, cette compagnie se sert du canal depuis des années pour transporter des matériaux de construction de ponts et autres matériaux qu'ils fabriquent. En fermant le canal, avez-vous examiné la possibilité de leur donner un accès à l'eau dans cette région? En attendant, vu l'injonction, qu'est-ce que vous avez l'intention de faire quant à cette compagnie située à l'entrée du canal? Est-ce que la *Dominion Bridge Co.* pourra toujours employer le canal cette année?

M. Camu: Je dirais que la décision d'ouvrir le canal pour une autre année ou quelques mois même, ou de façon temporaire, n'est pas encore prise. Cette décision sera prise, mettons, très bientôt. Il me faut attendre quelques jours encore. J'espérais que nous pourrions obtenir la décision du tribunal cette semaine ou la semaine dernière, mais rien ne m'est parvenu encore, et nous nous préparons donc pour une autre saison de navigation.

M. Rock: Vous vous préparez pour une autre saison de navigation?

M. Camu: Il le faut, car il faut un mois ou un mois demi pour préparer le canal pour la navigation. Nous avons tellement de choses à faire, par exemple, lubrifier les ponts, il faut préparer les barrages et vérifier les fermetures, nettoyer les chambre des écluses. Tout cela prend du temps et nous sommes à le faire.

M. Rock: C'est bon de l'entendre dire. Le président lui-même est aussi intéressé à cette question que moi, car il vient de la même région.

M. Bell: On en a parlé à la radio.

M. Rock: Pardon?

M. Bell: On en a parlé à la radio. Je m'excuse d'interrompre la réunion, mais j'ai remarqué dans la *Gazette* que le président doit figurer à une émission de la radio à Montréal au sujet de transports. Je ne dis pas cela en riant. Je suis très content de voir cela,

[Text]

facetious. I was delighted to know he was going to appear, particularly if he deals with transportation.

The Chairman: For your information, it will be on radio and television. Thank you, Mr. Bell.

Mr. Rock: How far have you gone with your idea of engaging consulting engineers to study future use of the canal?

If you do close the canal what use will it be from then on? In other words, will it be used for projects of some kind because, I believe, you have hired some consulting engineers for this purpose. Are they going to study this in the context of people, municipalities and agencies who will feed information to them; will they make an over-all study or will they make a study only according to certain instructions?

Mr. Camu: We have had one meeting so far with this firm of consultants since the announcement in the press and we are giving to the consultant a completely free hand. We are not imposing upon him any specific conditions, objectives, duties and so forth. We just outlined the problem to him and explained what is involved in closing a facility, such as a canal, which has been the main access of transportation on Montreal Island for more than a century. There are so many things involved; there are licences; there are leases;

• 1130

the fact that it borders on four municipalities and is being used by thousands of motorists every day who cross the canal and so forth. We have exposed all the problems related to the disposal of the canal to him and said, "this is the problem and we would like you to look at it". He said, "Give me about three or four weeks so I can build up a proposal like a table of contents and then I will come back to you and submit my plan of how I intend to proceed with it."

It is obvious, of course, from the conversation we had with him that he intends to contact every one of these municipalities as well as the industries involved and so forth.

Mr. Rock: Are you aware that I sent certain proposals to you which I think are vital? I do know the area quite well and having been in municipal politics there for 15 years I felt it was my duty to put forward certain ideas.

[Interpretation]

surtout quand il s'agit des questions de transports.

Le président: Radio et télévision, à titre de renseignements. Merci, monsieur Bell.

M. Rock: Où en sommes-nous rendus avec votre idée d'engager des ingénieurs-conseils pour étudier les possibilités d'emploi futur du canal?

Si vous fermez le canal, quelle serait son utilité par la suite? C'est-à-dire, est-ce qu'il pourrait servir à certains projets? Je crois que vous avez engagé certains ingénieurs-conseils à cette fin. De quelle façon devront-ils étudier la question? Les gens, les municipalités et les agences leur donneront-ils des renseignements; est-ce qu'ils feront une étude dans l'ensemble ou selon des directives précises qui leur seront données?

M. Camu: Nous avons eu une seule rencontre avec cette compagnie d'ingénieurs-conseils depuis que l'annonce a été faite dans les journaux et nous leur donnons carte blanche. Nous ne lui imposons aucune condition précise, ni objectif précis, ni devoirs ni fonctions. Nous lui avons tout simplement exposé le problème. Nous lui avons expliqué les problèmes qu'entraîne la fermeture d'une installation comme le canal, qui a été la voie principale pour le transport vers l'île de Montréal depuis plus d'un siècle. Il y a bien

des choses en cause. Il y a les licences, les permis, les baux, les quatre municipalités que chevauche le canal. Il y a plusieurs milliers d'automobilistes qui traversent le canal chaque jour. Nous avons donc exposé tous les problèmes en cause si nous fermons le canal et nous lui avons dit: «Voilà le problème, examinez-le.» Il nous a demandé trois ou quatre semaines pour nous apporter une proposition et ensuite je vous présenterai mon programme d'action, dressé comme une table des matières.

Il est évident, nécessairement, d'après les conversations que nous avons eues avec lui, qu'il a l'intention de se mettre en communication avec toutes les municipalités ainsi que toutes les industries en cause.

M. Rock: Vous savez sans doute que j'ai moi-même transmis certains propositions à votre bureau, propositions que je considère comme essentielles. Je connais tout de même la région assez bien, et ayant eu un expérience de 15 ans dans la politique municipale, j'ai cru que c'était mon devoir d'exposer certaines idées.

[Texte]

Mr. Camu: I can reassure you, Mr. Rock, that I have already given your proposal to the consultant.

Mr. Rock: That is very good. I will pass, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Skoberg, would you allow me to ask a few questions of Mr. Camu?

As you know, Mr. Camu. I want to say a word about the Côte St-Paul bridge. I know this bridge has been condemned by your Department and it is very dangerous but you also have to consider the heavy traffic on this bridge. I know you will have to make some kind of repairs if you want to leave it open for another season. Could you give us an idea of the cost for temporary repairs necessary to keep this bridge open for a year or two?

Mr. Camu: It is very difficult to say for a year only. I have no estimates; the latest figure I have, which is about six months old at least, was made at the time of the inspection last year before we opened for the 1968 season. Our engineers told us that if the canal is to be kept open for several years—three, four or more years—this bridge which is about 44 years old and has been used, as you know, by four major bus lines of the Montreal Transportation Company, all kinds of trucks and so forth, will need at least a quarter of a million dollars worth of repairs. This is the only figure I have.

The Chairman: Do you think the bridge could last another year without repairs on, the way it is now?

Mr. Camu: We will have to refer this to our engineers because we did not expect to reopen the canal to navigation.

Mr. Skoberg: Just to follow that line, Mr. Camu, what are the latest plans for closing the Lachine canal. I understand many representations have been made to the Authority. Have you any long range plans based on the economic and social aspects of the situation?

Mr. Camu: The long-range plan, of course, is to close the canal to navigation first and after that to study with the industries concerned the use of industrial waters which would take perhaps, another year or two,

[Interprétation]

M. Camu: Je puis vous assurer, monsieur Rock, que j'ai déjà transmis vos propositions aux ingénieurs. Il y en a une aussi qui nous est parvenue de la ville de Lachine. Il a tout cela en main. En d'autres termes, nous lui avons exposé les dossiers en lui disant: «Voici ce que nous avons à votre disposition».

M. Rock: C'est très bien, merci, monsieur le président.

Le président: Monsieur Skoberg, est-ce que vous me permettriez de poser quelques questions à M. Camu?

Comme vous le savez, j'aimerais dire quelques mots au sujet du pont de Côte Saint-Paul. Je sais que le pont a été condamné par votre ministère et qu'il est très dangereux, mais il faut tenir compte de la circulation intense sur ce pont. Je sais qu'il vous faudra effectuer des réparations si vous avez l'intention de le laisser ouvert à la circulation durant une autre saison. Pourriez-vous nous donner une idée de ce qu'il en coûterait pour effectuer les réparations nécessaires?

M. Camu: Il est très difficile de dire combien il en coûterait pour le laisser ouvert durant un an. Je ne possède aucun chiffre; l'évaluation la plus récente, vieille d'au moins six mois, a été faite alors que le pont était vérifié avant son ouverture, l'an dernier. Nos ingénieurs nous avaient dit que si le canal devrait être ouvert pendant plusieurs années encore, 3 ans, 4 ans, ou davantage, le pont, qui est vieux de 44 ans, et qui sert à quatre circuits d'autobus de la CTM et à toutes sortes de camions aurait besoin d'au moins \$250,000 de réparations. Ce sont les chiffres que j'ai à l'heure actuelle.

Le président: Croyez-vous que le pont pourrait durer un an sans réparations?

M. Camu: Il faudrait, encore une fois, déferer cette question à nos ingénieurs, car nous ne nous attendions pas à rouvrir le canal à la navigation.

M. Skoberg: Pour continuer dans cette même ligne, monsieur Camu, quels sont les plus récents plans au sujet de la fermeture du canal Lachine? Je crois comprendre que plusieurs demandes ont été adressées à l'administration. Avez-vous des projets à long terme, fondés sur les aspects économiques et sociaux de la question?

M. Camu: Le programme à long terme, évidemment, c'est de fermer tout d'abord le canal à la navigation puis, ensuite d'étudier avec les industries en cause, l'usage qu'on pourrait tirer des eaux industrielles, ce qui

[Text]

with the help of consultants. Once the results of the report by the consultants are known our intention for the eventual disposal is to transfer the canal to the bordering municipalities. This is the long-range plan which may take two, three or four years to achieve, but then the federal government will be out of the area.

Mr. Skoberg: You mentioned the consultants, which consulting firm has the contract?

Mr. Camu: It is a firm of land and urban planners, J. C. La Haye et Associés of Montreal.

Mr. Skoberg: Were the consultants called for by tender or by invitation?

Mr. Camu: By invitation.

Mr. Skoberg: How many invitations went out?

Mr. Camu: Just one, to them.

Mr. Skoberg: This is a management consultant firm, is it?

Mr. Camu: No, sir, this is a firm of land and urban planners. We went to them for the preparation of the report dealing with the disposal of the Lachine canal because of the complexity of the problem.

Mr. Skoberg: Are these consultants used by the CTC in any of their programs for planning?

Mr. Camu: Not that I know of.

• 1135

Mr. Skoberg: Do you not think that actually the St. Lawrence Seaway Authority could make a more useful contribution if it were under the wings of the Canadian Transport Commission in order to amalgamate all forms of transportation in Canada?

Mr. Camu: Do you mean the operation and maintenance of the Authority as such?

Mr. Skoberg: Yes.

Mr. Camu: Related to the main Seaway, not only the Lachine canal?

Mr. Skoberg: I am referring to all operations.

Mr. Camu: To all our operations?

Mr. Skoberg: That is right.

Mr. Camu: My view is, no. I can explain that if you wish.

[Interpretation]

pourrait prendre un an ou deux, avec l'aide de conseillers. Lorsque nous aurons pris connaissance du rapport des ingénieurs-conseils, nous songeons à remettre la propriété du canal aux municipalités avoisinantes. Voilà notre projet à long terme. Cela pourrait prendre 2, 3, ou 4 ans, pour que le gouvernement fédéral se retire de ce domaine.

M. Skoberg: Vous avez mentionné des ingénieurs-conseils. Quelle compagnie détient le contrat?

M. Camu: Il s'agit de Jean-Claude La Haye et associés de Montréal.

M. Skoberg: Y a-t-il eu demande d'offres ou le tout s'est-il fait sur invitation?

M. Camu: Sur invitation.

M. Skoberg: Combien d'invitations ont été lancées?

M. Camu: Une seule, à cette compagnie seulement.

M. Skoberg: Il s'agit d'experts-conseils en administration, n'est-ce pas?

M. Camu: Non, monsieur. Il s'agit d'une firme d'urbanistes et de planificateurs. Nous nous sommes adressés à cette maison pour la préparation du rapport relatif à l'utilisation future du canal Lachine en raison de la complexité du problème.

M. Skoberg: Et ces conseillers, ces planificateurs, est-ce que la Commission canadienne des transports les emploie?

M. Camu: Pas à ma connaissance.

M. Skoberg: Ne croyez-vous pas que l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent pourrait être plus utile si elle relevait de la Commission canadienne des transports afin de grouper tous les aspects du transport au pays?

M. Camu: Vous parlez de toutes les opérations de notre organisme?

M. Skoberg: Oui.

M. Camu: Vous parlez de la voie maritime et non pas seulement du canal Lachine?

M. Skoberg: Je parlais de tous les aspects.

M. Camu: Toutes nos opérations?

M. Skoberg: Oui.

M. Camu: A mon avis, non. Je puis élaborer, si vous le désirez.

[Texte]

Mr. Skoberg: I can appreciate that view but I would not suggest that you do away with the organization as such. I am saying that I believe if we are talking about transportation in Canada generally then we have a National Transportation Act and it could come under one so-called Act.

Mr. Camu: Yes.

Mr. Skoberg: Mr. Camu, how are negotiations going on at this time with the employees.

Mr. Camu: At this time we have no negotiations as such with our employees. As you know, after a strike of three weeks last June and July, 1968, we were able to reach a three-year agreement. The agreement will expire in 1971, but we continue to talk to them on a six-month basis. We had a meeting in the fall with them on all kinds of small problems. We have another one coming up in the spring so as not to lose touch completely between one session of negotiations and the next; we keep in touch with them constantly and we have these regular six-month meetings. We hope by 1971 when we have to renew our next contract with our employees that we will have already solved a lot of problems with them related to the next contract.

Mr. Skoberg: In view of the success that the Labour Minister appears to have had by assigning an officer of his Department to negotiations, have you given any consideration to assigning an officer from the Department of Labour to the negotiations when they open, prior to the actual contract negotiations, to sit in at all times.

Mr. Camu: It is difficult for me to answer on behalf of the Department of Labour. However, I can tell you that at the last round of negotiations we proceeded through normal channels, of course, and we had Judge Anderson there as chairman of an arbitration board of three. It did not work as you know and then the strike started. During the strike there was a senior officer of the Department of Labour who was helping us in the last series of discussions around the table, just before we settled in fact.

Mr. Skoberg: Mr. Chairman, I am referring to assigning a man or requesting assistance from the Department prior to this situation that you found yourself in. In this way there can be no question then on the part of either party, management or labour, that what has been said is in error. I ask that you give this consideration prior to 1971. It does appear,

[Interprétation]

M. Skoberg: Je ne suggère pas que vous éliminiez tout l'organisme. Je crois que lorsque nous parlons de transport au Canada, et puisque, nous avons une loi nationale sur les transports que cet organisme devrait être régi par une telle loi.

M. Camu: Oui.

M. Skoberg: Quel est l'état actuel des négociations avec les employés?

M. Camu: Nous n'avons pas de négociations, comme telles, avec nos employés en ce moment. Comme vous le savez, après une grève de trois semaines aux mois de juin et juillet 1968, nous avons été en mesure d'en arriver à une entente de trois ans qui prendra fin en 1971. Nous les rencontrons tous les six mois. Nous avons eu une réunion à l'automne pour étudier différents problèmes et il y en aura une autre au printemps. Afin de ne pas perdre tout contact entre les négociations, nous nous rencontrons régulièrement tous les six mois. Ainsi, nous espérons qu'en 1971, lorsque nous aurons à renouveler notre contrat avec nos employés, nous aurons déjà réglé beaucoup de problèmes.

M. Skoberg: Vu le succès que le ministre du travail semble avoir eu en assignant aux négociations un représentant de son ministère, est-ce que vous avez songé à assigner un représentant du ministère du Travail à ces négociations lorsqu'elles seront inaugurées, avant les négociations contractuelles?

M. Camu: Il m'est difficile de répondre au nom du ministère du Travail. Mais je puis vous dire qu'à la dernière tournée de négociations, nous avons passé par les voies habituelles. Le juge Anderson était présent en tant que président du conseil d'arbitrage. Mais ça n'a pas fonctionné et il y eut grève. Durant la grève un haut fonctionnaire du ministère du travail s'est joint à nous et nous a prêté main-forte, juste avant le règlement du conflit.

M. Skoberg: Je parlais d'y assigner une personne, de demander de l'aide au ministère avant même que cette situation ne se présente. Ainsi personne, ni la direction, ni les employés, n'a à se poser de questions sur la véracité de telle ou telle chose. Donc, je vous demanderais d'y songer avant 1971. C'est que cela a déjà donné d'excellents résultats au

[Text]

and has proved, successful in the railway disputes that we have had.

Another matter I would like to have your opinion on, sir, is whether or not it would help to have a labour representative appointed to the Authority so that he would have complete knowledge of what is going on and could transmit this information back to the organizations affected?

Mr. Camu: The only comment I can make is that in the Act there is provision only for three members of the St. Lawrence Seaway Authority and they are appointed by Order in Council, by the Government.

Mr. Skoberg: Do you not have other lesser officials; you must have in the over-all structure.

Mr. Camu: Yes, under the Authority, composed of three members, we have about six major branches, one of them is administration. It is within administration that we have a complete personnel and industrial relations organization. We have two auditors who deal full-time with this industrial relations aspect.

Mr. Skoberg: Mr. Camu, you probably have read the Canadian Railway Executive Associations brief to the Cabinet in which they refer on page 9 to a suggestion that we propose a dual or multilevel toll structure, with one level for Canadian-American flagships and another for foreign flagships.

They suggest in the brief that this could stimulate the use of Canadian-American shipping thereby contributing to the growth of the merchant fleets of both countries with a possible boost for our shipbuilding industry. Mr. Camu, what is your opinion on this particular portion of the brief concerning a multistrukture toll system.

• 1140

Mr. Camu: We prefer a very simple toll structure not only for administrative purposes but also for economic purposes, I think. This being an international waterway we do not make any differences, of course, between domestic shipping and international shipping. The toll on a ship is a few cents per gross registered ton, g.r.t., for everybody and this applies to ships of all countries no matter where they come from or what country they serve. Where there is a difference it is only in the type of commodity. There is a toll of 90 cents per ton of general cargo as opposed to a toll of 40 cents per ton of bulk commodities.

It is a very simple toll structure. It has been working now for more than ten years and it works very well. I would not like real-

[Interpretation]

cours de différends que nous avons déjà eus à régler avec les cheminots.

J'aimerais savoir si vous croyez qu'il serait utile qu'un représentant du ministère du Travail soit nommé au sein de l'Administration de la voie maritime afin qu'il soit au courant de tout ce qui se passe et qu'il puisse en faire part aux organismes en cause.

M. Camu: La seule observation que je puisse vous faire maintenant c'est que la Loi prévoit que l'Administration de la voie maritime ne comptera que trois membres qui sont nommés par le gouvernement.

M. Skoberg: Est-ce qu'il n'y a pas d'autres fonctionnaires? Il me semble qu'il doit y en avoir d'autres.

M. Camu: Oui, relevant de l'Administration, qui comprend ces trois membres. Il y a environ 6 divisions, dont l'administration. C'est dans cette division que se trouve notre personnel des relations industrielles. Et nous avons deux vérificateurs à plein temps qui étudient cet aspect des relations industrielles.

M. Skoberg: Vous avez probablement lu le mémoire que la *Canadian Railway Executive Association* a soumis au cabinet. On y suggère l'adoption d'un système de taux de péage à divers paliers, l'un pour les navires battant pavillon canadien et américain et un autre pour les navires battant pavillon étranger.

On dit dans ce mémoire que cela pourrait encourager l'utilisation de navires canadiens et américains, d'entraîner la croissance de la marine marchande des deux pays et encourager l'industrie de la construction de navires. Que pensez-vous, monsieur Camu, de cette suggestion?

M. Camu: Nous préférons une structure de péage très simple, non simplement aux fins de l'administration mais aussi à des fins économiques. Vu qu'il s'agit d'une voie maritime internationale, nous ne faisons aucune distinction entre l'expédition faite par des navires domestiques et internationaux. Le péage pour un navire est de quelques cents par tonne et cela s'applique pour tous les navires, de quel que pays qu'ils soient. S'il y a une différence elle n'existe que pour le genre de denrées. Le péage est de 90 cents ou 40 cents la tonne selon le cas.

C'est une structure très simple qui est en vigueur depuis plus de 10 ans et qui a donné d'excellents résultats. Je ne voudrais pas

[Texte]

ly to bring in a very complex one which would have built in all kinds of special conditions for this or for that.

We already have, however, a few exceptions like this but they are built into this very simple toll structure. I will give you two examples.

The first example is on the Montreal-Lake Ontario Section and relates to domestic package rate. Although this is general cargo, this type of trade moves under the bulk rate at 40 cents. So there is special consideration for Canadian shipments moving between Montreal and Lake Ontario. Another example is on the Welland Canal, where there is a rebate of 50 per cent of the lockage fee for any traffic going to or leaving local plants established along the Welland Canal. These are two examples and there are a few more where there is special consideration to Canadian or American trade that is, in a way, captive within the system.

Otherwise, it is completely international in its approach, it is very simple. So far it has worked very well and we do not have on our files any representations, except once in a while mostly from representatives of industry asking us to reclassify a commodity. An example is newsprint. Once in a while the large newsprint manufacturers in Canada have asked us to reconsider newsprint. Instead of paying 90 cents per ton, which they do today because newsprint is considered general cargo, they would like us to consider newsprint as bulk so they would pay only 40 cents per ton. Each time our reclassification committee which is composed equally of Canadian and American representatives have rejected that.

However, there is a committee that looks after these requests. I think that explains to you, very briefly, the tariff structure, the toll structure, that we have been using since 1959.

Mr. Skoberg: I have just one last question Mr. Chairman. Of course I am somewhat strange to the situation but I do understand that the flag ships being used in the St. Lawrence are, in the majority, under foreign flags. Some of our Canadian-built ships are, of course, under another flag.

[Interprétation]

vraiment avoir une structure très complexe où on aurait, disons, non pas des privilèges, mais des conditions particulières pour ceci ou cela.

Il y a déjà des exceptions, mais elles sont intégrées dans cette structure de nos péages. Je vais vous donner deux exemples.

Dans le premier cas, l'exemple vaut pour la partie Montréal-Lac Ontario, et a trait au tarif intérieur de transport des marchandises. Ce sont des marchandises générales, mais elles sont transportées en vertu du tarif de 40 cents pour les marchandises en vrac. C'est une considération particulière, disons, pour les envois qui vont de Montréal au lac Ontario. Un autre exemple a trait au canal Welland où il y a une remise de 50 p. 100 des frais de péage, à l'écluse, pour les navires qui quittent ou qui se rendent à une usine locale, établie le long du canal Welland. Ce sont là deux des nombreux exemples où des considérations bien particulières s'appliquent au commerce canadien, ou américain, qui est, en quelque sorte, captif du système.

Autrement, c'est complètement international dans son aspect, c'est très simple. Jusqu'ici, cela a donné d'excellents résultats et nous n'avons pas, dans nos dossiers, d'instances qui nous ont été présentées, sauf de temps à autre. Elles proviennent, pour la plupart, des représentants de l'industrie, qui nous demandent d'établir une nouvelle catégorie pour un produit. Comme exemple, donnons le papier-journal. A une occasion, les grands fabricants de papier-journal du Canada nous ont demandé de réétudier la situation du papier-journal. Plutôt que de payer 90 cents la tonne, comme ils le font actuellement, car le papier-journal est considéré comme une marchandise générale, ils voudraient que nous considérions le papier-journal comme un produit en vrac, car ils ne paieraient alors que 40 cents la tonne. Chaque fois, notre comité de reclassification, qui comprend autant de représentants du Canada que des États-Unis, a rejeté cette demande.

Mais il y a un comité qui étudie ces demandes. Je pense que cela vous explique très brièvement la structure des tarifs, du péage, que nous utilisons depuis 1959.

M. Skoberg: Une dernière question, monsieur le président. Bien entendu, je ne connais pas vraiment toute cette situation, mais je crois savoir que les navires qu'on utilise maintenant sur le Saint-Laurent, pour la plupart, battent pavillon étranger. Certains de nos navires canadiens, construits en vertu de nos dispositions, battent pavillon étranger.

[Text]

Do you not think the suggestion by the Canadian Railway Labour Executives Association that our own ship-building industry could receive a boost by having their ships under our flag and not under a foreign flag has merit and deserves consideration? It would be a simple structure, there would only be the two classes, either foreign or Canadian and American.

Mr. Camu: I think I should give you some statistical data to indicate that 80 to 85 per cent of our trade is really of a domestic nature and is carried by domestic carriers. In other words, it is already carried by Canadian and American ships. These are the big lakers that are sailing up and down the St.

• 1145

Lawrence. These are built in our shipyards today and up until last year the average was about three or four new lakers being built in the sixties. I think this is a direct contribution to our shipyards.

The remaining 15 per cent of the trade is really carried by foreign flag carriers. So it is a small proportion and I do not think any increase in trade would, let us say, be an incentive to build Canadian foreign ships.

Mr. Skoberg: Thank you Mr. Chairman.

Mr. Thomas (Moncton): Mr. Chairman, looking at Item 85 the figure that strikes me is for operating expenses, which are down by roughly 20 per cent. In this day of ever-increasing operating expenses and overexpenditures when you see an item like this it makes you wonder whether it is a matter of bookkeeping or what? Under Item 85, operating expenses \$2,254,000, are down; the estimates for this year are \$500,000-odd less than in 1968-69. What is the reason for that?

Mr. Camu: The reason is related, of course, to the closing of the Lachine and the Cornwall canals. We were trying in 1968 and 1969 to close these two canals and, of course, to cut back on the staff and to reduce the number of bridgemasters because all these bridges, for instance, would become fixed and we would not need anybody there. We were trying to keep only a small skeleton staff. So we were trying to cut down on the number of people and we were successful in 1968 in reducing the staff on these two canals to a strict minimum. We were trying to do the same thing and more so in 1969 knowing very

[Interpretation]

Ne croyez-vous pas que la proposition faite par la Canadian Railway Labour Executives Association, à savoir qu'on pourrait encourager la construction de navires ici au Canada, en faisant en sorte que ces navires battent pavillon canadien et non pas pavillon étranger, mérite qu'on s'y arrête? Ce ne serait qu'une structure; il n'y aurait plus que deux classes: les navires étrangers, et les navires canadiens ou américains.

M. Camu: Je pense que je devrais vous donner certaines statistiques qui vous indiqueront que de 80 à 85 p. 100 de notre commerce est vraiment de nature intérieure et que nos produits sont transportés soit par des navires canadiens, soit par des navires américains. Ce sont les navires des Grands lacs qui

sillonnent le Saint-Laurent dans les deux sens. Ils sont actuellement construits dans nos chantiers maritimes, et jusqu'à l'année dernière, nous avons construit en moyenne trois ou quatre de ces navires des Grands lacs, au cours des années soixante. C'est donc là une contribution directe à nos chantiers maritimes.

Les 15 p. 100 qui restent sont transportés par des navires qui battent pavillon étranger. C'est donc une très faible proportion, et je ne crois pas qu'une augmentation du commerce pourrait être un encouragement à la construction de navires canadiens.

M. Skoberg: Merci, monsieur le président.

M. Thomas (Moncton): Monsieur le président, au crédit 85, ce qui me frappe surtout, ce sont les frais d'exploitation qui ont connu une baisse de 20 p. 100 environ.

En cette ère où les frais d'exploitation augmentent constamment, on se demande toujours pourquoi, lorsqu'on voit une telle baisse. Est-ce une question de comptabilité? Ou quoi? Pourquoi au crédit 85 les frais d'exploitation sont-ils de \$2,254,000, les prévisions pour cette année sont inférieures de \$500,000, ou quelque, à 1968-1969. Quelle en est la raison?

M. Camu: La raison, c'est la fermeture du canal Lachine et du canal de Cornwall. Nous essayions en 1968 et en 1969 de fermer ces deux canaux et, ainsi, de diminuer le nombre du personnel, le nombre de pontiers, car tous les ponts, par exemple, deviendraient fixes. Nous essayons simplement de garder un personnel réduit. Et nous avons réussi en 1968 à diminuer le nombre du personnel de ces deux canaux à un strict minimum et nous essayons de faire la même chose en 1969, sachant très bien que nous fermons ces deux canaux à la navigation, ne laissant qu'un personnel d'entretien. C'est la raison pour laquelle il y a \$500,000 de moins pour ce crédit.

[Texte]

well that we would proceed with the complete closing to navigation of these two canals leaving only a maintenance staff. That is why there is a reduction of almost \$500,000 in that item.

Mr. Thomas (Moncton): Then under the item in the estimates for "Less: Revenues" of \$418,000 as compared with \$435,000 in 1968-69, what revenues are those and from what part of the canal system?

Mr. Camu: This is mostly related to the Lachine Canal where we have disposed of some land that was really supplementary to our needs. We have sold these pieces of land through Crown assets; consequently, we do not derive any revenue from them. The other factor is that the traffic is decreasing every year; consequently, there will be less top wharfage collected from ships that are not going to use the canal any longer. It explains the difference between the anticipated revenue this year and what we really collected in 1968-69.

Mr. Thomas (Moncton): You mean the closing out of the Lachine Canal?

Mr. Camu: Yes, sir.

Mr. Thomas (Moncton): Last fall in a Committee hearing I asked Mr. Taylor several questions about the proposed 10 per cent increase in rates. He explained quite well, I think, that this could not be put into effect because of the United States' objection. At that time, he mentioned that the talks had had a beneficial effect because they were able to increase the Canadian share of revenue from 71 to 73 per cent. He indicated then that this would mean over the next five years perhaps another \$500 million in revenue or some such figure as that. I may be wrong on the \$500 million; I am sorry, it is \$5 million. In 1969 what was the total revenue? What did this extra 2 per cent amount to in actual dollars and cents?

Mr. Camu: I think Mr. Martin should be able to give you that figure. While he is looking I can say that it is correct. In 1967, when we concluded another five-year agreement on tolls with the United States, we were able to increase our portion of every dollar from 71 to 73 cents. It has represented an increase of about \$200,000 to \$250,000 in 1967-68.

[Interprétation]

M. Thomas (Moncton): Au poste «Moins: Recettes», on voit \$418,000, comparativement à \$435,000 pour 1968-1969. Quelles sont ces recettes? De quelle partie du canal proviennent-elles?

M. Camu: Il s'agit surtout du canal Lachine, où nous avons vendu certains terrains qui n'étaient pas vraiment requis. Nous avons vendu ces terrains par l'entremise de la Société de disposition des biens de la Couronne. Nous n'en retirons donc aucun revenu. L'autre facteur vient du fait que le trafic diminue chaque année. Donc, il y aura moins de droits de quai versés par les navires, qui n'utiliseront plus le canal. Cela vous explique la différence qui existe entre les revenus prévus cette année et ce que nous avons vraiment perçu en 1968-1969.

M. Thomas (Moncton): Vous voulez dire la fermeture du canal Lachine?

M. Camu: Oui, monsieur.

M. Thomas (Moncton): L'automne dernier, au cours d'une séance du Comité, j'ai posé un bon nombre de questions à M. Taylor et je lui ai demandé ce qu'il en était quant à l'augmentation de 10 p. 100 que vous envisagiez pour les tarifs. Il a très bien expliqué, je crois, que cela ne pouvait être mis en vigueur, vu l'opposition des États-Unis. A ce moment-là, il a dit que les pourparlers avaient eu d'excellents effets, parce que cela leur avait permis d'augmenter la part de revenus du Canada de 71 à 73 p. 100. Il a indiqué que cela signifierait, au cours des cinq prochaines années, peut-être, un revenu de 500 millions de dollars, ou quelque chose de ce genre. Je me trompe peut-être avec ces 500 millions de dollars, il s'agit plutôt de 5 millions de dollars. En 1969, quel était le revenu total? Que valent ces 2 p. 100 de plus, en dollars et en cents?

M. Camu: Je pense que M. Martin devrait être en mesure de vous donner ce chiffre. Pendant qu'il le cherche, je peux vous dire qu'il est exact. En 1967, quand nous avons pu conclure une autre entente de cinq ans, sur le péage, avec les États-Unis, nous avons été en mesure d'augmenter notre fraction de dollar de 71 à 73 cents. Cela représente une augmentation d'environ 200,000 dollars à 250,000 dollars, en 1967-1968.

[Text]

• 1150

Mr. Thomas (Moncton): I am trying to get some projection of what we can expect in the way of revenues providing tonnage stays the same, of course. How much is this 2 per cent actually amounting to?

Mr. J. M. Martin (Director of Finance and Accounting, St. Lawrence Seaway Authority): In 1968, sir, it amounted to about \$500,000.

Mr. Thomas (Moncton): About \$500,000.

Mr. Martin: Yes.

Mr. Camu: The agreement will last until 1970-71 you see; it is a five-year agreement. Then, in 1970 we will have to renegotiate another agreement.

Mr. Thomas (Moncton): I remember at the same time he mentioned that the estimated revenue from the Welland Canal portion was roughly \$3.75 million for the 1968-69 season. Looking at these figures I notice that 1968-69 was only \$2.81 million but you are estimating for 1969-70 \$3.75 million, which is the exact figure he used before when he estimated for this year. Was there some reason for that revenue being down this year?

Mr. Martin: Well, in actual fact we showed Welland Canal revenues for 1968-69 in the estimates, sir, as \$2.81 million. What we collected was \$2.6 million. Now the tolls fell a little short of what we had foreseen because of some of the allowances that Dr. Camu mentioned earlier. He mentioned the fact that a ship taking on cargo from an industry on the Welland Canal gets a half rate.

There is also a further concession given to shipping; that is, if two ships go through on the same lockage, they get half rate. The effect of this was to pull our revenues down slightly lower than what we had expected.

Mr. Thomas (Moncton): Over the long haul it will probably increase?

Mr. Martin: It should increase because, for example, in 1968 we were charging \$40 per lockage, that was our tariff; this year it will be \$60. So our tolls revenue is bound to go up.

Mr. Thomas (Moncton): The other question in line with that was: how does your total tonnage in 1969 compare with the previous

[Interpretation]

M. Thomas (Moncton): J'essaie d'avoir une interpolation quant à ce que nous pouvons prévoir comme revenu, pourvu que le tonnage reste le même, bien sûr. Qu'est-ce que ces 2 p. 100 représentent au juste?

M. J. M. Martin (Directeur des finances et de la comptabilité, Administration de la voie maritime du Saint-Laurent): En 1968, monsieur, un demi-million de dollars, environ.

M. Thomas (Moncton): Environ 500,000 dollars.

M. Martin: Oui.

M. Camu: L'entente durera jusqu'en 1970-1971. C'est une entente de cinq ans. Ensuite, en 1970, il faudra négocier une autre entente.

M. Thomas (Moncton): En même temps il a dit qu'il prévoyait que les revenus provenant du canal Welland seraient d'environ \$3,750,000 pour 1968-1969. En examinant ces chiffres, je remarque qu'en 1968-1969 les revenus n'étaient que de \$2,810,000, mais vous prévoyez pour la saison 1969-1970 \$3,750,000 ce qui est le même chiffre prévu pour l'année 1968-1969. Savez-vous pourquoi le revenu est inférieur cette année?

M. Martin: En réalité nous avons monté les revenus du canal Welland dans les prévisions pour 1968-1969 comme étant \$2,810,000. Ce que nous avons perçu se montait à \$2,600,000. Les péages perçus ont accusé une faible diminution comparativement à ce que nous avions prévu à cause de certaines allocations mentionnées plus tôt par M. Camu. Il a indiqué le fait qu'on chargeait moitié tarif aux navires qui transportaient une cargaison d'une industrie établie aux alentours du canal.

D'autre part, on accordait des concessions aux compagnies de transport maritime, c'est-à-dire que si deux navires traversent l'écluse en même temps, ils payent demi-tarif. Ce qui s'est traduit par une faible diminution de nos revenus par rapport aux prévisions.

M. Thomas (Moncton): Mais à la longue, les revenus doivent probablement augmenter?

M. Malcolm: Ils devraient augmenter car en 1968 nous chargions \$40 par éclusage; cette année ce tarif est porté à \$60. Par conséquent notre revenu provenant de la perception des péages doit nécessairement augmenter.

M. Thomas (Moncton): Une autre question dans le même ordre d'idée: Comment se compare le tonnage de l'année 1969 avec celui de

[Texte]

year? Of course an estimate would be very rough, but how does 1969 compare with 1968? I am trying to arrive at the happy day when revenues will meet expenses.

Mr. Camu: I cannot disclose the figures for Montreal-Lake Ontario; our annual report is not quite ready, but it should be ready soon. In 1968—these are the latest figures—on Montreal-Lake Ontario, despite the three-week strike, we had traffic of 48 million tons of cargo there and on the Welland Canal about 58 million tons. So it is the second best year in our short history, the best being 1966 when we almost reached the 50 million ton mark. In 1969 we expect to reach the 50 million ton mark on the Montreal-Lake Ontario section and about the 60 million ton mark on the Welland Canal, to increase by about 4 or 5 per cent again, we hope.

Mr. Thomas (Moncton): So, you feel then that usage of the canal will show a steady upward projection?

Mr. Camu: Yes, we do.

Mr. Thomas: You are not concerned about some of the reports I have been reading that the Seaway is going to become an inland ditch for lakere because it will not be able to handle large containers ships and so on?

Mr. Camu: I am the last one to believe that.

Mr. Thomas (Moncton): That is all right.

Mr. Turner (London East): Mr. Camu, do the American ships pay their tolls in American or Canadian funds?

Mr. Camu: The payment of tolls is exactly to the pro rata. In other words, there are two American locks and five Canadian locks and 73 per cent of the lockage fee is paid in Canadian money and 27 per cent is paid in American currency.

Mr. Turner (London East): Canada's steamships pay in Canadian funds, is that right?

• 1155

Mr. Camu: Well, they pay in Canadian funds the 73 per cent of what they have to pay on each bill.

Mr. Turner (London East): What caused the Japanese ship to strike the bridge in the Welland Canal?

[Interprétation]

l'année passée? Je sais que cette évaluation est très approximative, mais comment l'année 1969 se compare-t-elle avec l'année 1968? J'espère voir le jour où les revenus pourront couvrir les dépenses.

M. Camu: Je ne peux donner les chiffres pour Montréal-Lac Ontario; le rapport annuel devrait être prêt d'ici peu. Pour l'année 1968 malgré la grève de trois semaines, les tout derniers chiffres pour Montréal-Lac Ontario, indiquent un trafic de 48 millions de tonnes de cargo, et pour le canal Welland, environ 58 millions de tonnes. C'est donc la deuxième meilleure année étant celle de 1966 où nous avions presque atteint 50 millions de tonnes. En 1969, nous prévoyons atteindre les 50 millions de tonnes pour Montréal-Lac Ontario et environ 60 millions pour le canal Welland pour augmenter d'environ 4 ou 5 p. 100 une fois de plus, nous l'espérons.

M. Thomas (Moncton): Donc vous trouvez que la tendance, pour ce qui est de l'utilisation du canal, est à la hausse?

M. Camu: Oui.

M. Thomas (Moncton): Vous n'avez pas l'air de vous inquiéter à propos des rapports que j'ai lus voulant que la voie maritime deviendra simplement une rigole pour les petits bateaux car elle n'est pas assez grande pour laisser passer les gros navires qui doivent transporter les gros containers?

M. Camu: Je serais le dernier à le croire.

M. Thomas (Moncton): C'est tout.

M. Turner (London-Est): Monsieur Camu, est-ce que les navires américains paient leur péage en argent canadien ou américain?

M. Camu: Cela se fait au prorata. En d'autres mots, il y a deux écluses américaines et cinq canadiennes; les 73 p. 100 des droits d'éclusement payés en argent canadien et les 27 p. 100 en argent américain.

M. Turner (London-Est): Les navires canadiens paient en argent canadien, n'est-ce pas?

M. Camu: Les 73 p. 100 de leurs factures sont payés en argent canadien.

M. Turner (London-Est): Comment le navire japonais a-t-il heurté le pont du canal Welland?

[Text]

Mr. Camu: I wish I had the Chief Engineer here with me, but I will give you roughly the explanation. This happened near lock 3. The bridge at that lock that was hit by the Japanese ship is a bridge that moves like that. The bridge, built around 1932, was constructed in such a way that it never went up to a complete vertical position. It was at an angle, like this. It had been hit before on two or three occasions and in order to prevent collisions, we built, on either side of where the bridge rests, two wooden fenders to protect the approach. This worked very well for a few seasons.

This Japanese ship, of course, is one of the newest ones only about two years old. This was her second or third trip, I believe, on the Seaway. She has a flare, like that, in front and a very high super-structure. When the ship entered the lock she came too close to that structure and hit the top over and above the wooden fender that protected the bridge. Although the speed was not very great, it was less than 4 miles per hour that day when the ship was making its entry, she was loaded and quite a mass. She hit the bridge right in the middle and the whole structure became just completely crushed.

Mr. Turner (London East): In the investigation of this accident was any blame passed on to the Japanese shipping company?

Mr. Camu: Yes, they are responsible.

Mr. Turner (London East): How much money did the Seaway Authority get from the Japanese shipping company or the insurance company?

Mr. Camu: Of course, the Japanese are represented here by a steamship agent, I do not remember which firm, but it is one of the Montreal firms that has always handled their interests in Canada. They deposited a bond with us soon after the accident occurred, so we are protected that way. The Japanese ship, of course, continued its journey home, but we have that bond deposited with us, and it is part of the payment for the new bridge.

Mr. Turner (London East): Do you expect to get full payment less the depreciation on that bridge?

Mr. Camu: No.

Mr. Turner (London East): Thank you sir.

Mr. Rock: I would like to come back, Mr. Camu, to the old Lachine Canal. I have been involved in this for the last 15 years or so,

[Interpretation]

M. Camu: J'aimerais bien avoir le chef technicien avec moi, mais je vous donnerai quand même une brève explication. C'est arrivé près de l'écluse n° 3. Le pont qui fut heurté par ce navire japonais est un pont qui bascule de cette façon. Ce pont, construit vers 1932, s'ouvrait sans prendre complètement sa position verticale. Il se tenait à un certain angle. Ce pont avait déjà été heurté à deux ou trois reprises, et pour éviter d'autres collisions, nous avons construit de part et d'autre, deux amortisseurs de bois pour le protéger. Cela a donné de bons résultats pour quelques saisons.

Le navire japonais a été construit récemment, il a à peine deux ans. C'était son deuxième ou troisième voyage, je pense, dans la voie maritime et il est évasé à l'avant et comporte une très haute superstructure. Lorsque le navire s'est engagé dans l'écluse il s'est trop rapproché de cette structure et a heurté la partie supérieure qui dépassait l'amortisseur de bois qui protégeait le pont. La vitesse du navire n'était pas tellement grande, moins de quatre milles à l'heure, ce jour-là lorsqu'il s'était engagé dans l'écluse, mais il était chargé et avec toute sa masse imposante il a heurté le pont au beau milieu, écrasant complètement toute la structure.

M. Turner (London-Est): Lors de l'enquête, la compagnie de navigation maritime japonaise est-elle à blâmer?

M. Camu: Oui, ils sont responsables.

M. Turner (London-Est): Quelle somme l'Administration de la voie maritime a-t-elle obtenu de la compagnie ou des assureurs?

M. Camu: Les Japonais sont représentés ici par une agence, je ne me souviens plus de son nom, mais c'est une maison de Montréal, qui s'est toujours chargée des intérêts de cette société au Canada. Ils ont déposé un cautionnement, peu de temps après l'accident par conséquent, nous sommes ainsi protégés. Évidemment, le navire japonais a poursuivi son voyage de retour, mais nous avons ce cautionnement qui représente une partie du paiement pour remplacer ce pont.

M. Turner (London-Est): Croyez-vous obtenir le plein paiement moins l'amortissement?

M. Camu: Non.

M. Turner (London-Est): Merci, monsieur.

M. Rock: Monsieur Camu, j'aimerais maintenant reprendre la discussion relative au vieux canal de Lachine. J'ai été intéressé à

[Texte]

and we have always had a traffic problem at 6th Avenue. As far as I am concerned everything centred around the traffic problem there. For years, even before I was a Member of Parliament, I have been asking for a second bridge to solve the traffic problem between the City of LaSalle and the City of Lachine. The Minister of Transport at the time told me it would be very poor judgment on their part if they were to build a new bridge and spend, maybe, half a million dollars or even close to a million and then close the canal. I agreed with him that this would be a very poor use of financial resources. Still, no decision was made for many years and this is the thing that bothered me.

I made one speech in the House of Commons and said that either the canal should remain open to be used for local traffic, for pleasure craft and possibly as a marina, or it should be closed to traffic completely. It should be one or the other, in order to solve the domestic problems and everything else around there. The decision was reached very late during your term of office and, of course, you are having these difficulties.

Would you have any objection if this canal were transferred from the Seaway Authority to the Department of Transport and the Department of Transport operated this canal as a different type of operation, for pleasure craft, just like the Rideau Canal, for instance, and also provided services in the canal for these industries that are now making representation to you and that want the canal to remain open.

Personally, Mr. Camu, I would like to see that canal, which is the oldest canal, remain. I think this canal was built first in—

• 1200

Mr. Camu: In 1825.

Mr. Rock: —in 1825, and it was a canal previous to this, I believe, three foot canal or something like that, a barge canal of some kind before that. This canal goes way back, I think to when the CNR hump yard or Turcotte yard was at Lake St. Pierre at that time.

There is a historic value to the Lachine Canal.

If it actually were closed and filled in there would be no trace of a canal there at all except that little portion of the old Lachine Canal in the Pierre Marquette Park in the City of Lachine. This will be the only reminder of the historic part this area played in

[Interprétation]

cette question depuis quinze ans environ. Nous avons toujours eu un problème à la sixième Avenue. D'après ce que je sais, j'estime que tout le problème se concentre sur la question de la circulation. Depuis des années et même avant que je ne sois élu député, j'ai toujours demandé la construction d'un autre pont, pour résoudre le problème de la circulation entre Ville LaSalle et Lachine. L'ancien ministre des Transports m'avait dit que ce serait un mauvais jugement de leur part de construire un nouveau pont d'un demi-million ou d'un million de dollars pour ensuite fermer le canal. J'étais tout à fait d'accord avec lui d'ailleurs que ce serait mal employer les ressources financières. Malgré tout, aucune décision n'a été prise jusque-là, et c'est ce qui me préoccupait.

Lors d'un discours à la Chambre des communes j'ai déjà dit, que l'on devrait soit laisser le canal ouvert à l'usage du trafic local pour les bateaux de plaisance et peut-être comme une marina ou bien le fermer tout simplement à la circulation. Pour résoudre tous les problèmes dans ce secteur-là, il faut choisir entre ces deux alternatives. On en est arrivé à une décision très tard au cours de votre mandat et évidemment vous constatez les mêmes difficultés.

Auriez-vous des objections si l'on transférait la responsabilité de ce canal de l'Administration de la voie maritime au ministère des Transports et à ce que ce dernier l'administre comme un autre genre d'exploitation, pour des bateaux de plaisance tout comme le canal Rideau par exemple, et aussi pour assurer les services voulus dans la région, pour les industries qui maintenant exercent des pressions pour que l'on garde le canal ouvert? Personnellement, monsieur Camu, j'aimerais voir ce canal qui est le plus vieux, rester ouvert. Je crois qu'il a été construit en...

M. Camu: En 1825.

M. Rock: Oui, en 1825, et il y avait un canal avant cela, si je me souviens bien, un canal de trois pieds, mais cela remonte au moment où, je crois, la cour Turcotte, se trouvait au Lac Saint-Pierre à ce moment-là. Il y a tout de même une valeur historique au canal Lachine.

Et si on l'avait déjà fermé et rempli, on ne verrait plus du canal, que la partie de l'ancien canal Lachine dans le parc Pierre Marquette à Lachine. Ce sera le seul souvenir du rôle historique de la région dans le domaine des transports. Je suis un peu triste de voir

[Text]

transportation and I feel rather sad to see this canal disappear, especially if it could be used for pleasure craft. You are, no doubt, aware that the pleasure craft industry is increasing year by year and there is less and less space for this sport.

I thought at the time I made that speech that the City of Montreal would have been interested in keeping it open for pleasure craft purposes, but at that time they were, of course, involved in building the marina at EXPO which, they felt, would fill the needs of the City of Montreal and, therefore, were not too interested in leaving the canal open for that purpose. However, I do not think even the marina at EXPO will be big enough for the future needs of Montreal nor will the facilities at the entrance of the Lachine Canal in the City of Lachine where there are many pleasure craft, be adequate for future purposes. When I say future, I mean 25 to 35 years from now. The City of Montreal at that time will be still larger and there will be inadequate marina facilities, yet this canal could be used as a marina for pleasure craft also.

I would like to have some of your ideas in this regard together with your objections, if you have any, to having it transferred to DOT for the use of pleasure craft. Could this suggestion also be put forward to the consulting engineers as it is possible they might have ideas in that direction, too.

The Chairman: Mr. Rock, I had no objection to Mr. Camu answering a few questions on the canal, but I think we are getting too far away from the estimates by continuing the discussion on that topic.

Mr. Rock: Not necessarily, Mr. Chairman, because we are talking about finances, too. The discussion is relevant because if it were transferred, this would involve further expenditures, but the government could recuperate money if they closed the canal and sold portions of it for other purposes.

The Chairman: All right, Mr. Camu?

Mr. Camu: I think you partially gave the answer to that in your last three or four minutes when you mentioned the consultant. It is one of the ideas that we have told the consultants to look at. In other words, instead of telling him that we want to get out of it, to close and fill in the canal and disappear from the scene, we said, "Here is a canal; it has an historical value; it has all kinds of problems; it has served four or five different purposes

[Interpretation]

disparaître ce canal, tout particulièrement parce qu'il pourrait servir aux bateaux de plaisance. Comme vous le savez, sans doute, cette industrie augmente d'année en année. Il y a aussi de moins en moins d'espace disponible pour ces embarcations.

Lorsque j'ai fait ce discours, je croyais que la ville de Montréal serait intéressée à le garder ouvert pour les bateaux de plaisance. Mais à ce moment-là, la ville de Montréal construisait la Marina au site de l'Expo qui d'après eux, répondrait aux besoins de la ville de Montréal et par conséquent, le conseil de ville n'y était pas intéressé pour cette fin. Je ne crois pas que même le port de plaisance à l'Expo sera assez grand pour les besoins futurs de la ville de Montréal, ni les installations à l'entrée du canal de Lachine à Lachine, où il y a beaucoup de bateaux de plaisance. Lorsque je parle du futur, je veux dire dans 25 à 30 ans. La ville de Montréal sera alors encore plus grande et les installations de la marina seront inadéquates. Le canal pourrait tout de même servir de port de plaisance pour des embarcations de ce genre.

J'aimerais connaître votre opinion et entendre vos objections, s'il y en a, relativement au fait qu'on en transfère l'administration au ministère des Transports pour que le canal serve à ces fins. Est-ce que cette idée pourrait être transmise aux ingénieurs-conseils? Il est possible qu'ils partagent mon avis.

Le président: Je n'ai pas d'objection à ce que monsieur Camu pose quelques questions au sujet du canal mais je pense que nous nous éloignons beaucoup des prévisions budgétaires, en continuant la discussion sur cette question.

M. Rock: Pas nécessairement, monsieur le président, étant donné que nous parlons de finances. La question est pertinente parce que s'il y avait un transfert, cela entraînerait des frais supplémentaires mais le gouvernement pourrait récupérer de l'argent s'il fermait le canal et s'il vendait certains segments à d'autres fins.

Le président: Très bien, monsieur Camu.

M. Camu: Je crois que vous avez répondu partiellement au cours des trois au quatre dernières minutes où vous avez parlé de l'ingénieur-conseil. C'est une des idées que nous avons justement soumises à l'étude de l'ingénieur-conseil. En d'autres termes, au lieu de lui dire que nous voulons ne plus nous en occuper, fermer le canal et le faire disparaître de la carte, nous avons dit: «Voici un canal qui a une valeur historique et auquel se

[Texte]

throughout, not decades, but at least one century, and it is a very difficult job". We explained all this to him and we told him he had a free hand. He may come back with an idea like yours of extending it into a marina or he may suggest this should be re-used as a new front for high-rise apartments to replace an old run down industrial section, who knows?

This is one of the many reasons why instead of going to a firm of consulting engineers who would look specifically at what kind of a ditch, what kind of a sewer or what kind of pipes we should use, we went to a firm of land planners and consultants so they could have this broader outlook about the future use of the canal as a whole and not only with regard to the industrial use of the water or to the one section of it. I think they certainly will consider the various proposals that you have in mind which you have exposed today.

Mr. Rock: Mr. Camu, I am very happy with your attitude in this regard because I thought, possibly, he had been given instructions in one direction only. I appreciate your fairness in your attitude toward this matter. You have not limited the consultant's approach, you have expanded it so he can feel free to take any direction he chooses.

• 1205

I have another problem. You will recall that last summer—during the Seaway strike—I mentioned to you that there were no visible floating masses of weeds in either Lake St-Louis or Lake St-Francis. Somehow in my questioning both to the Department and on the Order Paper on which my questions were answered, the gist of the questions was lost because of their technical answers.

For instance, I have here a letter from the Special Assistant of the Department of Transport, Mr. Monaghan, in which he gave me a copy of a letter from the Ontario Water Resources Commission in paragraph 3 of which it says:

3. It must be remembered that the deep draught of ocean-going vessels precludes deviation from the narrow confines of the shipping channel. It would seem unlikely, therefore, that large vessels could "stir up" the bottom to dislodge any existing bottom dwelling vegetation. Perhaps the

[Interprétation]

rattachent toutes sortes de problèmes. Il a servi à 4 ou 5 fins différentes durant non pas des décennies mais au moins un siècle, et par conséquent, il s'agit d'un problème très difficile». Nous lui avons expliqué tout cela et nous lui avons dit qu'il avait une entière liberté d'action. Il nous proposera peut-être la même chose que vous, c'est-à-dire de l'aménager en port de plaisance, ou peut-être qu'il dira que le canal devrait servir de façade aux immeubles à appartements de plusieurs étages qui remplaceraient un secteur industriel démodé. Qui sait?

Voilà une des nombreuses raisons pour lesquelles, au lieu de vous adresser à une société d'ingénieurs-conseils qui étudierait la sorte de fossé, d'égout et de tuyaux qu'il nous faudrait, nous avons demandé à une société d'urbanistes-conseils pour qu'ils nous donnent une idée plus vaste des possibilités d'utilisation du canal, non seulement en ce qui concerne l'emploi industriel du cours d'eau mais aussi au sujet d'un de ses segments. Je crois qu'ils vont examiner les diverses propositions que vous nous avez présentées aujourd'hui.

M. Rock: Monsieur Camu, je suis très heureux de votre attitude à cet égard. Je croyais qu'il avait reçu des directives très précises. J'apprécie la franchise dont vous avez fait preuve à ce sujet. Vous n'avez pas limité le champ d'étude des conseillers. Au contraire, vous l'avez élargi de façon à ce qu'ils se sentent libres de faire ce qu'ils veulent.

J'aurais maintenant un autre problème à vous exposer. Si vous vous souvenez bien, l'été dernier, lors de la grève à la Voie maritime du Saint-Laurent, je vous avais mentionné que les masses d'herbes à fleur d'eau n'étaient pas visibles dans le lac Saint-Louis ni dans le lac Saint-François. Le point essentiel de mes questions s'est perdu par les réponses techniques que le Ministère a fournies dans le feuillet à la suite des questions que j'avais posées.

Par exemple, j'ai en main une lettre de monsieur Monahan, adjoint spécial du ministère des Transports, à laquelle était jointe une copie de la lettre de l'*Ontario Water Resources Commission*, où l'on dit au paragraphe 3: qu'

il faut se rappeler que le tirage d'eau des navires océaniques en eau profonde empêche de devier dans les limites étroites du canal de navigation. Il semblerait que les gros navires pourraient agiter le fond de façon à déloger la végétation qui y pousse. L'agitation produite par les

[Text]

churning action of pleasure craft operating in the shallower areas above the locks could provide a means for sufficiently disturbing the bottom to work loose some of the benthic flora which eventually reaches the locks and is subsequently released downstream.

It seems that they have the idea that—

The Chairman: Mr. Rock, do we know what you are reading from?

Mr. Rock: Yes, this is a report from the Ontario Water Resources Commission to the Seaway Authority.

The Chairman: On what date?

Mr. Rock: November 25, 1968. From this paragraph it would seem that I had made a complaint that these weeds congregate in the locks and then are let out. This was not the idea at all. Mind you, I want to get one thing clear here that channels of the Seaway—a Seaway channel is usually 26 feet and over in depth—are quite often built to cut through weeded areas that are only two or three feet deep.

What I pretend is that the churning of the propeller makes turbulence in the water and this turbulence goes over the top of the channel and onto that three feet of water where it does not uproot, say, from the root itself, but it does dislodge a lot of the leaves of the weeds. Now, during the Seaway strike the pleasure craft did operate all the way through and still there were no signs of floating weeds down to Lake St-Francis and Lake St-Louis, but as soon as the Seaway strike was over—about a day or two after—we saw beds of floating weeds.

In this report that I just mentioned, they have the idea that the weeds only come in when the locks open, not taking into consideration that there is nothing to stop the water from flowing and that not only the locks, but also the electrical plants and the power plants let water go through from one end of the Seaway to the other and there still were no floating weeds. I would like to ask you, Mr. Camu, if you can in some way have one of the departments or agencies during this season look into this because I think this is a very serious thing.

I have been on Lake St. Francis for over 18 years—this was before the Seaway was opened as we now know it with the large ships—and there were very few weeds float-

[Interpretation]

embarcations de plaisance dans les bas-fonds, sous les écluses remuerait suffisamment le fond pour briser la résistance de certaines plantes aquatiques qui atteignent les écluses et sont emportées par la suite par le courant.

Il semble qu'ils croient que...

Le président: Pourriez-vous, s'il vous plaît, nous dire d'où est tirée votre citation?

M. Rock: Oui. Il s'agit d'un rapport de l'*Ontario Water Resources Commission* présenté à l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent.

Le président: De quelle date?

M. Rock: Du 25 novembre 1968. Ce paragraphe laisse sous-entendre que je me plains que ces plantes se rassemblent dans les écluses et qu'elles y sont laissées. Mais ce n'est pas cela du tout. Je voudrais éclaircir un point. Les canaux de la Voie maritime, et d'habitude, un canal a une profondeur d'eau de 26 pieds ou plus, sont aménagés très souvent pour passer à travers des herbes aquatiques et ne mesurent souvent que deux ou trois pieds de profondeur sur les côtés.

D'après moi, le mouvement de l'hélice agite l'eau et cette agitation traverse le canal et frappe les 3 pieds d'eau où cela ne déracine peut-être pas les plantes, mais où cela enlève énormément de feuilles. Au cours de la grève de la Voie maritime, les bateaux de plaisance fonctionnaient toujours et quand même, il n'y avait pas de trace d'herbages flottants jusqu'au lac Saint-François et au lac Saint-Louis mais dès que la grève s'est terminée, il semble qu'après un jour ou deux, nous avons vu des îlots d'herbages flottants.

Dans le rapport que je viens de mentionner, on avance que les plantes n'entrent que lorsque les écluses sont ouvertes, sans prendre en considération que rien ne peut empêcher l'eau de couler et que non seulement les écluses mais aussi les centrales électriques laissent couler l'eau d'un bout à l'autre de la Voie maritime, mais quand même, il n'y avait pas d'herbages flottants. J'aimerais vous demander, monsieur le président, si vous pourriez d'une façon ou d'une autre, demander à un ministère ou à un agence, au cours de la présente saison de navigation, d'examiner cette question, car, à mon avis c'est une question très importante.

J'ai navigué sur le lac Saint-François pendant plus de 18 ans, avant l'ouverture de la Voie maritime, sur de gros navires, et il y avait très peu d'herbages qui flottaient dans

[Texte]

ing in those days. When the bigger ships started coming in through the Seaway after it was opened—the ships were large as most of them were built for this purpose—there was an increase every year in the amount of floating beds of weeds, more and more. I believe these beds of weeds contribute when they settle on shorelines to the pollution of our lakes and also they contribute to the growing of weeds in areas where they never grew before. You can see signs of this.

I do not like to blame this only on soap suds and the domestic sewage which usually does create pollution in the bays into which these domestic sewers empty—I agree this happens—because in this report it mentions that more pollution count will be found in these bays than anywhere else. However, what I am trying to get at which, I think, is for the benefit of all, is that if this is true there could be solutions to this.

In other words, in these areas the ships do not have to travel so fast or maybe the channel should be made a little wider because we are all trying to find solutions to pollution, if you could use those words. Can you answer that?

Mr. Camu: As we did in 1968 we will try again to examine this one way or another and see if there is a cause, a reason or a cure. We will try to do that again.

Mr. Rock: Thank you.

The Chairman: Shall we stand item 85? Mr. Skoberg?

Mr. Skoberg: I have just one brief question, Mr. Chairman. I see in the Shipping Federation of Canada, the President's address on March 19, 1969, that he emphasized the urgent necessity for the government to complete its studies and introduce new pilotage legislation at the earliest possible time. Then he continues:

The tremendous cost of pilotage in the Great Lakes is, admittedly, only one factor in the decline of deep sea shipping in the Lakes, but it is a very significant one.

Would this have any effect on the use of the St. Lawrence Seaway?

Mr. Camu: It is too early for us to know. As you know, pilots are not under our jurisdiction at all. We have no idea whether the additional cost of using a pilot from Montreal to Cornwall, which is section 1, or from Corn-

[Interprétation]

ce temps-là. Jusqu'à ce qu'on inaugure la navigation au moyen de plus gros navires dans la Voie maritime, après son ouverture, les navires étaient plus gros parce que la plupart étaient conçus à cette fin évidemment, de plus en plus, on a constaté une augmentation de la quantité d'herbages flottants. Je crois que lorsque ces plantes s'accumulent sur la berge, elles contribuent à polluer nos lacs. De plus, certaines plantes poussent dans des régions où elles n'avaient jamais poussé auparavant.

Je ne veux pas jeter le blâme de cette pollution uniquement sur les détergers et sur les eaux ménagères qui créent d'habitude la pollution dans les baies, là où ces égouts déversent leurs déchets. Je crois que cela se produit parce que dans ce rapport on mentionne que la pollution est plus élevée dans ces baies qu'ailleurs. Mais je crois que là où je veux en venir, et qui serait à l'avantage de tous, c'est que si c'est vrai, nous pourrions apporter une solution à ce problème.

En d'autres termes, dans ces régions, les navires n'ont pas besoin d'être aussi rapides ou les canaux pourraient être un peu élargis. Je ne sais pas. Nous essayons tous de trouver une solution au problème de la pollution, si je puis me permettre d'employer ces termes. Pourriez-vous y répondre?

M. Camu: Comme nous l'avons fait en 1968, nous essaierons encore une fois d'examiner cette question d'une manière ou d'une autre et de voir s'il y a une cause, une raison ou un remède à y apporter.

M. Rock: Merci.

Le président: Réservez-nous le crédit 85? Monsieur Skoberg?

M. Skoberg: J'aurais une brève question à poser, monsieur le président. Je constate sous la *Shipping Federation of Canada*, que dans son allocution du 19 mars 1969, le président a insisté sur la nécessité, pour le gouvernement, de terminer les études entreprises et d'inaugurer de nouvelles mesures législatives sur le pilotage, le plus tôt possible.

Il a ensuite ajouté que «le coût considérable du pilotage dans les Grands Lacs ne constitue qu'un des facteurs du déclin de la navigation en eau profonde, dans les Grands Lacs, mais c'est un facteur d'importance».

Est-ce que cela toucherait l'emploi de la Voie maritime du Saint-Laurent?

M. Camu: Il est encore trop tôt pour le savoir. Comme vous le savez, les pilotes ne relèvent pas de notre compétence. Nous ignorons si les frais supplémentaires pour employer un pilote de Montréal à Cornwall,

[Text]

wall to Cape Vincent, which is sector 2, or using a pilot in the Welland Canal, costs which they have been paying now for 10 years, but which are increasing all the time, are a deterrent to some of the ships.

I do not think they will because it is a small amount of the total costs that shipping has to pay in using the Seaway and in serving the ports of the Great Lakes. We are not in a position to say that that fraction of the cost is the reason why four or five ships are abandoning the lakes and stop in Montreal. It is impossible for us to determine this or to give you an exact answer.

Mr. Skoberg: Which department does this problem particularly come under then?

Mr. Camu: The pilots come under what we call the Pilotage Authority, which is the Minister of Transport, and is within the Department of Transport. There is a division or section of the Marine Services responsible for that.

Mr. Peddle: I will be very brief Mr. Chairman. When did this accident, Mr. Camu, involving the Japanese ship which destroyed the bridge in Welland take place?

Mr. Camu: Around October 1968, in the fall. I do not have the exact date.

Mr. Peddle: Could you give the Committee, sir, an estimate of the cost. I assume this bridge is to be replaced?

Mr. Camu: Yes, sir.

Mr. Peddle: Do you have any estimate of the cost of replacement?

Mr. P. E. R. Malcolm (Vice-President, St. Lawrence Seaway Authority): Approximately \$1.1 million, sir.

Mr. Peddle: Thank you very much.

Mr. Rock: Mr. Chairman, in my questioning before there was one important thing that I neglected to bring up. In *Hansard* of January 22, 1969 on page 4602 there appear questions I submitted on the Order Paper. The heading is:

St. Lawrence River—Pollution By Aquatic Weeds

Question 9 relates to the questions I wanted to ask before and somehow forgot. Question 9 reads:

9. Has the International Joint Commission or any federal department or agency, investigated the question of whether

[Interpretation]

qui est la première section ou de Cornwall à Cap Vincent, la deuxième section ou dans le canal Welland, qu'ils payent depuis maintenant 10 ans mais qui augmentent d'année en année, constituent une menace pour certains navires.

Je n'en ai pas l'impression parce que cela ne représente qu'un très faible pourcentage du coût total que doivent payer les armateurs pour emprunter la Voie maritime et pour desservir les ports des Grands Lacs. Nous ne sommes pas en mesure de dire si ces frais supplémentaires ont amené 4 ou 5 navires à abandonner les Grands Lacs et à s'arrêter à Montréal. Il nous est impossible de le faire et de vous en donner la raison exacte.

M. Skoberg: De quel ministère relève cette question?

M. Camu: Les pilotes relèvent de l'administration du pilotage, qui relève du ministère des Transports. Elle fait partie du ministère des Transports. Il y a une division au section des Services de la Marine qui en a la charge.

M. Peddle: Je serai très bref, monsieur le président. Quand s'est produit l'accident où le navire japonais a détruit le pont à Welland?

M. Camu: Vers le mois d'octobre 1968, à l'automne. Je n'ai pas la date exacte toutefois.

M. Peddle: Pourriez-vous donner au Comité une idée des dépenses. Je présume qu'on doit remplacer le pont?

M. Camu: Oui, monsieur.

M. Peddle: Avez-vous une idée du coût pour le remplacer?

M. P. E. R. Malcolm (vice-président de l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent): Environ \$1,100,000.

M. Peddle: Merci beaucoup.

M. Rock: Monsieur le président, dans les questions que j'ai posées, tout à l'heure, j'ai oublié un point important pour cet aspect. Dans le *hansard* du 22 janvier 1969, à la page 4602, on peut trouver les questions que j'avais posé au Feuilleton. Le titre est:

Le Saint-Laurent—La pollution par les herbes marines.

La question 9 se rattache aux questions que je désirais poser et que j'ai malheureusement oubliées. La question 9 se lit:

Est-ce que la Commission mixte internationale des ministères ou organismes fédéraux ont jamais étudié la possibilité

[Texte]

floating aquatic weeds that are appearing in the waters of the St. Lawrence Seaway are caused by the turbulence provoked by the propellers of large ships while travelling through certain channels in the St. Lawrence Seaway?

● 1215

The answer to this was "No". That is the reason why I asked the President, Mr. Camu, this question, so that he would be aware of the fact that there is no agency studying this or looking into it. I had intended to ask Mr. Camu if he could somehow look into this again.

Items 85, 90 and L185 agreed to.

The Chairman: Gentlemen, this concludes the three items that were left of the St. Lawrence Seaway Authority. I want to thank you, Mr. Camu, Mr. Martin and Mr. Malcolm, for your presence this morning.

Mr. Camu: Thank you Mr. Chairman, and thank you, gentlemen.

The Chairman: The Committee is adjourned until Thursday at 9.30 a.m.

[Interprétation]

que les herbes marines flottantes qui jonchent les eaux de la Voie maritime du Saint-Laurent soient causées par la turbulence créée par les hélices des gros navires lorsqu'ils empruntent certains chenaux de la Voie maritime du Saint-Laurent.

Et on m'a donné non comme réponse. C'est la raison pour laquelle j'ai demandé au président, monsieur Camu pour qu'il sache qu'il n'y a aucun organisme qui étudie ou qui fait enquête dans ce domaine. J'avais l'intention de demander à monsieur Camu de bien vouloir étudier cette question encore une fois.

Les crédits 85, 90 et L185 sont adoptés.

Le président: Messieurs, ceci met fin aux trois articles qui restaient à étudier au sujet de l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent. J'aimerais vous remercier messieurs Camu, Martin et Malcolm, d'être venus ce matin.

M. Camu: Merci beaucoup messieurs.

Le président: La séance est levée jusqu'à jeudi matin 9 heures et demie.

OFFICIAL BILINGUAL ISSUE
HOUSE OF COMMONS

FASCICULE BILINGUE OFFICIEL
CHAMBRE DES COMMUNES

First Session
Twenty-eighth Parliament, 1968-69

Première session de la
vingt-huitième législature, 1968-1969

STANDING COMMITTEE
ON

COMITÉ PERMANENT
DES

**TRANSPORT
AND COMMUNICATIONS**

**TRANSPORTS
ET DES COMMUNICATIONS**

Chairman

H.-Pit Lessard

Président

MINUTES OF PROCEEDINGS
AND EVIDENCE

PROCÈS-VERBAUX ET
TÉMOIGNAGES

No. 20

MARCH 27, 1969

LE 27 MARS 1969

Respecting

Estimates for 1969-70, relating to
the National Harbours Board.

Concernant

Budget de 1969-1970, relativement au
Conseil des ports nationaux.

WITNESSES—TÉMOINS

(See Minutes of Proceedings)

(Voir Procès-verbaux)

The Queen's Printer, Ottawa, 1969
L'Imprimeur de la Reine, Ottawa, 1969

STANDING COMMITTEE ON
TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

Chairman
Vice-Chairman

Mr. H.-Pit Lessard
Mr. Pat Mahoney¹

and Messrs.

Allmand,
Code,
² Corbin,
Givens,
Godin,
Grills,
Horner,

McCleave,
³ McGrath,
Peddle,
Perrault,
Portelance,
Pringle,
Rock,

Le secrétaire du Comité
Robert Normand
Clerk of the Committee

COMITÉ PERMANENT DES
TRANSPORTS ET DES
COMMUNICATIONS

Président
Vice-président

et MM.

Rose,
Skoberg,
Thomas (*Moncton*),
Trudel,
Turner (*London*
East)—(20)

Pursuant to Standing Order 65 (4) (b) notice was given of changes in the membership of the Standing Committee on Transport and Communications.

¹ Replaced Mr. Breau, on March 26, 1969.

² Replaced Mr. Blouin, on March 26, 1969.

³ Replaced Mr. Grills, on March 27, 1969.

Suivant l'article 65 (4) (b) du Règlement, avis fut donné de modifications dans la composition du Comité permanent des transports et des communications.

¹ Remplace M. Breau, le 26 mars 1969.

² Remplace M. Blouin, le 26 mars 1969.

³ Remplace M. Grills, le 27 mars 1969.

[Text]

MINUTES OF PROCEEDINGS

THURSDAY, March 27, 1967.

(35)

The Standing Committee on Transport and Communications met this day at 9.40 a.m. The Chairman, Mr. H.-Pit Lessard, presided.

Members present: Messrs. Allmand, Corbin, Givens, Horner, Lessard (*LaSalle*), Mahoney, McCleave, McGrath, Portelance, Pringle, Rock, Rose, Skoberg, Thomas (*Moncton*), Trudel, Turner (*London East*) — (16).

Also present: Mr. Nesbitt, Mr. Marshall and Mr. Tom Bell, Members of Parliament.

Witnesses: From the National Harbours Board: Messrs. H. A. Mann, Chairman; L. R. Talbot, Vice-Chairman; E. J. Alton, Member; J. E. Lloyd, Member; L. R. Stratton, Chief Engineer; J. S. Dron, Chief Treasury Officer; P. S. Williams, Executive Assistant to Chairman; F. B. Ellam, Director, Financial Services.

The Committee proceeded to the consideration of Estimates for the fiscal year ending March 31st, 1970, relating to the National Harbours Board.

The Chairman introduced the officials of the Board.

Mr. Mann made preliminary remarks.

Mr. Lloyd explained the different items of the Estimates.

Agreed that questioning be of a general nature covering all Votes.

Thereupon the witnesses were questioned.

After questioning Votes 70 (\$4,300,000); 75 (\$800,000); 77 (\$1,200,000); 80 (\$3,000,000); L180 (\$12,700,000); severally carried.

The Chairman said that he would now entertain motions for the election of a Vice-Chairman.

On motion of Mr. Pringle,

Resolved,—That Mr. Pat Mahoney be elected Vice-Chairman of this Committee.

[Traduction]

PROCÈS-VERBAL

Le JEUDI 27 mars 1969

(35)

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit à 9 h.40 ce matin, sous la présidence de M. H.-Pit Lessard.

Présents: MM. Allmand, Corbin, Givens, Horner, Lessard (*LaSalle*), Mahoney, McCleave, McGrath, Portelance, Pringle, Rock, Rose, Skoberg, Thomas (*Moncton*), Trudel, Turner (*London-Est*) (16).

De même que: MM. Nesbitt, Marshall et Tom Bell, députés.

Témoins: Du Conseil des ports nationaux: MM. H. A. Mann, président; L. R. Talbot, vice-président; E. J. Alton, membre; J. E. Lloyd, membre; L. R. Stratton, ingénieur en chef; J. S. Dron, agent en chef du trésor; P. S. Williams, adjoint administratif au président; F. B. Ellam, directeur des services financiers.

Le Comité entreprend l'examen des prévisions budgétaires pour l'année financière se terminant le 31 mars 1970, relatives au Conseil des ports nationaux.

Le président présente les fonctionnaires du Conseil.

M. Mann fait son exposé préliminaire.

M. Lloyd explique les différents postes des prévisions budgétaires.

Il est convenu que les questions soient de nature générale et englobent tous les crédits.

On interroge ensuite les témoins.

Après la période de questions, les crédits 70 (\$4,300,000), 75 (\$800,000), 77 (\$1,200,000), 80 (\$3,000,000) et L180 (\$12,700,000) sont adoptés en bloc.

Le président déclare qu'il est prêt à accueillir les propositions relatives à l'élection d'un vice-président.

Sur une proposition de M. Pringle,

il est décidé,—que M. Pat Mahoney soit élu vice-président du Comité.

Moved by Mr. Corbin,
Resolved,—That nominations be closed.

Sur une proposition de M. Corbin,
il est décidé,—de mettre fin à la mise
en nomination.

The Chairman then declared Mr. Mahoney elected Vice-Chairman of this Committee.

Le président déclare alors que M. Mahoney est élu vice-président du Comité.

At 12.35 p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

A 12h. 35, le Comité s'ajourne jusqu'à
nouvelle convocation du président.

Le secrétaire du Comité,
Robert Normand,
Clerk of the Committee.

[Texte]

EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

Thursday, March 27, 1969

• 0936

The Chairman: Gentlemen, I do not believe we will be confronted with a vote so we do not need a quorum to start. We will begin, if you do not mind.

Mr. McGrath: I would like to raise a point of order, Mr. Chairman, before you start.

The Chairman: Yes. Would you give me time to introduce our panel of witnesses?

Mr. McGrath: I thought perhaps I could do it before you introduced the witnesses.

The Chairman: Very well, Mr. McGrath.

Mr. McGrath: My point of order, Mr. Chairman, has to do with our fifth report which, as you know, is now before the House and to which the House Leader has taken objection on technical grounds. You were not, as Chairman of the Committee, given an opportunity to move concurrence in the report. Therefore, the motion is still on the order paper and, as I understand it, the Speaker has to bring in a ruling on the technical point of order raised by the House Leader, Mr. Macdonald.

My point of order is this, Mr. Chairman: have you had any further communication with the government House Leader regarding our fifth report in view of the fact that there is a good possibility that Parliament may adjourn for the recess tomorrow, and the report has to do with an April 15 deadline? The report, therefore, has to be dealt with, in my view, before Parliament goes into its Easter recess. Consequently, the matter is urgent, in my view.

I put it to you, sir, as a question, have you had any further communication with the government House Leader regarding our fifth report and, if not, will you endeavour to communicate with him before the House opens today to find out if we are going to have concurrence in our fifth report moved in the House.

As you know, there was a motion unanimously adopted to ensure that our fifth

[Interprétation]

TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

Le jeudi 27 mars 1969

Le président: Messieurs, je ne crois pas que nous aurons à prendre un vote, ce qui fait qu'il n'est pas nécessaire d'avoir le quorum. Nous pouvons commencer, si vous n'avez pas d'objections.

M. McGrath: Je voudrais en appeler au règlement, monsieur le président, avant de commencer.

Le président: Oui, mais voulez-vous me donner le temps de présenter nos témoins.

M. McGrath: Je pensais que je pourrais le faire avant.

Le président: D'accord, monsieur McGrath.

M. McGrath: Mon appel au Règlement, monsieur le président, a trait à notre cinquième rapport dont, comme vous le savez, la Chambre est maintenant saisie, et auquel le leader du gouvernement s'est opposé pour des raisons techniques. À titre de président du Comité vous n'avez pas eu l'occasion de proposer l'adoption du rapport. La proposition demeure donc toujours au feuillet, et, si j'ai bien compris, l'Orateur doit rendre sa décision sur l'appel au règlement technique soulevé par le leader du gouvernement, M. Macdonald.

Voici donc mon appel au règlement, monsieur le président: Avez-vous eu d'autres communications avec le chef du gouvernement à la Chambre au sujet de notre cinquième rapport, vu qu'il est fort possible que le parlement s'ajourne demain pour le congé de Pâques et que le rapport a trait à une date limite du 15 avril. Par conséquent, à mon sens, le rapport doit être réglé avant que le Parlement s'ajourne. La question est donc urgente, à mon point de vue.

Je vous demande alors, monsieur, si vous avez eu d'autres communications avec le chef du gouvernement au sujet de notre cinquième rapport et, sinon, allez-vous faire un effort pour communiquer avec lui avant l'ouverture de la séance de la Chambre cet après-midi, pour savoir si l'on proposera l'adoption de notre cinquième rapport à la Chambre? Comme vous le savez nous avons adopté à l'unanimité la proposition pour que notre cin-

[Text]

report was reported to the House. Therefore, you as the Chairman of the Committee, have no alternative but to present our fifth report to the House and should the government quarrel with it, ask to have the report referred back to the Committee. The reason I

• 0939

raise it at this time, Mr. Chairman, is that the matter is an urgent one, I feel. It affects the work of the Committee. It affects something on which the Committee has made an interim recommendation, an event which is to transpire on April 15, and as I have already indicated, there is a good possibility that the House will probably adjourn tomorrow for the Easter recess.

The Chairman: Mr. McGrath, I think your point of order is well taken but may I ask you to wait until this afternoon? I think the Speaker might give his decision at the opening of the session today.

If he does not, I think you could bring back your point of order. I will have a chat with Mr. Macdonald. I did not speak to Mr. Macdonald and he did not speak to me, so I am still waiting to hear what the Speaker is going to say this afternoon. As you know, I

• 0940

had orders to put the motion to the House and I did it and I was stopped on a point of order. I hope today the Speaker will give his ruling so we will have a definite answer this afternoon.

Mr. McGrath: Just one other word, Mr. Chairman. I raise it, as I say, because I feel the matter is an urgent one and also I thought perhaps the Committee would not be meeting beyond 11 o'clock today because there are other committees meeting. I thought perhaps this could, in fact, be the last meeting before the House adjourns for the Easter recess, hence the last chance we would have as a committee to deal with our disputed fifth report.

The Chairman: No, we also have a meeting scheduled for 3.30 o'clock Mr. McGrath, this afternoon.

Mr. McGrath: Mr. Chairman, I hope that you can keep that date because if events transpire in the House as you indicate we may be occupied there for a while.

[Interpretation]

quième rapport soit présenté à la Chambre. Alors, à titre de président du Comité, vous n'avez pas le choix. Il faut absolument que vous fassiez rapport de notre cinquième rapport à la Chambre et, si le gouvernement le met en question, de demander que le rapport

soit déferé de nouveau au Comité. La raison pour laquelle je soulève la question, à l'heure actuelle, monsieur le président, c'est que la question est urgente, à mon sens. Elle touche le travail du Comité, elle touche quelque chose au sujet de laquelle le Comité a fait une recommandation provisoire, un événement qui doit se produire le 15 avril et, comme je l'ai déjà dit, il est fort possible que la Chambre s'ajourne pour le congé de Pâques demain.

Le président: Monsieur McGrath, je crois que votre appel au règlement est bien présenté, mais je vous demanderais de bien vouloir attendre jusqu'à cet après-midi. Je crois que l'Orateur rendra probablement sa décision à l'ouverture de la séance cet après-midi.

S'il ne le fait pas, vous pourriez alors soulever de nouveau votre appel au règlement. J'en parlerai à M. Macdonald. Je ne lui ai pas parlé depuis et il ne m'a pas parlé non plus, de sorte que j'attends toujours la décision de l'Orateur cet après-midi. Comme vous le

savez, j'avais reçu ordre de présenter la motion à la Chambre ce que j'ai fait. On m'a arrêté par un appel au règlement. J'espère que l'Orateur rendra sa décision aujourd'hui et que nous aurons une réponse définitive cet après-midi.

M. McGrath: Un dernier mot, monsieur le président. Comme je l'ai dit, j'ai soulevé la question car je crois qu'elle est importante et urgente. J'avais cru aussi que la séance du Comité ne se prolongerait pas au-delà de 11 heures ce matin parce que d'autres comités se réunissent. J'avais pensé qu'en fait, ce serait notre dernière réunion avant l'ajournement de la Chambre, et peut-être notre dernière occasion de traiter de cette question au Comité.

Le président: Nous avons aussi une réunion prévue pour 15h. 30, monsieur McGrath.

M. McGrath: J'espère, monsieur le président, que vous pourrez y être car si les événements se produisent comme vous l'avez indiqué à la Chambre, nous pourrions y être retenus pendant un certain temps.

[Texte]

The Chairman: I would like to introduce our panel this morning from the National Harbours Board. On my immediate right is Mr. H. A. Mann, the Chairman; Mr. E. J. Alton; Mr. J. E. Lloyd—I think everybody knows Mr. Lloyd; Mr. J. S. Dron; Mr. P. D. Williams and Mr. F. B. Ellam—sitting in the back—and the other gentlemen are Mr. L. R. Stratton and Mr. A. Duckett.

Mr. Mann, do you have short briefing for the Committee here before we start? I believe we still have five items left for the National Harbours Board. Will you give a short resumé of those, Mr. Mann?

Mr. H. A. Mann (Chairman, National Harbours Board): Mr. Chairman and members, we are very pleased to be here today for our Estimates, 1969-70. Just very briefly, the National Harbours Board is an agency corporation. It was set up under the National Harbours Board Act of 1936 which, of course, has been amended from time to time. The Board was originally entrusted with the administration of the ports of Halifax, Saint John, Chicoutimi, Quebec, Trois-Rivières, Montreal and Vancouver. Over the years the Board has had transferred to it the ports of Churchill, St. John's, Newfoundland, and New Brunswick, as well as installations at Prescott and Port Colborne in Ontario.

There have also been extensive enlargements of harbour limits within various ports and we were given the responsibility some years ago for the construction and then the administration of Champlain Bridge, since we already had the administration of Jacques Cartier Bridge in Montreal.

The activities of our organization, apart from the more conventional work of a port authority, include the operation of grain elevators at various locations, some cold storage plants in some harbours, harbour railways at some ports and vehicular bridges—the ones I have just mentioned. One of the Board's harbours, the Port of Montreal, is the site for Canada's first container terminal and container facilities are in the process of being provided at Vancouver, Quebec and Halifax. In all of these ports, as well as in Saint John, New Brunswick, suitable areas for container operations are available and have been for some time.

Coming briefly, sir, to the Board itself, it consists of four members. Two of my colleagues are here today. Our Vice-Chairman, Mr. Talbot, unfortunately due to illness could

[Interprétation]

Le président: J'aimerais maintenant vous présenter les témoins de ce matin qui viennent du Conseil des ports nationaux. Vous avez immédiatement à ma droite, M. H. A. Mann, président, M. E. J. Alton, M. J. E. Lloyd, je crois que tout le monde connaît M. Lloyd, M. J. S. Dron, M. P. D. Williams, M. F. B. Ellam qui est assis en arrière, et je crois qu'il y a également, un instant, MM. L. R. Stratton et A. Duckett.

M. Mann, avez-vous un court exposé à présenter au Comité avant que nous commençons? Je crois qu'il nous reste encore cinq postes des crédits du Conseil des ports nationaux. Et alors, voulez-vous nous en donner un bref résumé?

M. H. A. Mann (Président, Conseil des ports nationaux): Monsieur le président et messieurs, nous sommes très heureux d'être ici ce matin pour l'examen de nos prévisions budgétaires pour l'année 1969-1970. Très brièvement, le Conseil des ports nationaux est une société de la Couronne établie en vertu de la Loi du Conseil des Ports nationaux de 1936 qui a été modifiée de temps à autre. Le conseil a été chargé à l'origine de l'administration des ports d'Halifax, Saint-Jean, Chicoutimi, Québec, Trois-Rivières, Montréal et Vancouver. Au cours des années, toutefois, le conseil s'est vu chargé de l'administration des ports de Churchill, St-Jean (Terre-Neuve) et Belledune (Nouveau-Brunswick), ainsi que des aménagements de Prescott et de Port Colborne en Ontario.

Il y a eu aussi beaucoup d'agrandissements des limites portuaires de plusieurs ports, et on nous a donné la responsabilité il y a plusieurs années de construire, et ensuite d'administrer le pont Champlain étant donné que nous étions déjà chargés d'administrer le pont Jacques-Cartier à Montréal.

L'activité de notre organisme, à part le travail ordinaire d'une autorité portuaire, comprend l'administration des élévateurs à grain à divers endroits, quelques entrepôts frigorifiques dans certains ports, des chemins de fer portuaires à certains ports et aussi des ponts pour la circulation de véhicules, soit ceux que je viens d'indiquer. Un des ports du Conseil, celui de Montréal, est le site du premier terminus de cadres au Canada et on aménage des installations pour les cadres à Vancouver, Québec et Halifax. A tous ces endroits, comme à Saint-Jean (Nouveau-Brunswick) on trouve des terrains appropriés pour les installations de cadres depuis un certain temps.

Pour parler brièvement du Conseil lui-même, il se compose de quatre membres. Deux de mes collègues se trouvent ici. Le vice-président, M. Talbot, en raison de mala-

[Text]

not make it this morning and regrets not to be here. We have a head office staff which performs financial, secretarial, legal, engineering, traffic, economics, personnel, public relations and police and security functions for the entire organization.

● 0945

These specialist services are available to the individual ports who, however, under our decentralized operating concept, have the responsibility for the actual operation of the ports. Quite naturally we look to the port manager at the several ports to see to the efficient functioning of their harbours. It is the local management which has, quite naturally, the primary duty to prepare plans for the needs of the harbours. These plans are then translated into the capital Estimates which we have the honour of presenting to you today for the analysis and consideration of this Committee.

I think those are all the introductory remarks, gentlemen, I would like to make. I would like to call on my colleague, Mr. J. E. Lloyd, whose professional background is that of a chartered accountant and who will find his way with you through the figures much better than I could hope to do.

Mr. J. E. Lloyd (Member, National Harbours Board): Mr. Chairman and gentlemen, I suppose the quickest way to focus your attention is to say that the total estimate of funds amounts to \$32,572,000 and we start off with finding the details on pages 431, 433 of the Blue Book and another section which we will come to later. We will start off with page 431.

The total amount, I said, was \$32,572,000. Of that amount, \$10,572,000 will be provided from retained earnings and/or replacement funds of the National Harbours Board, leaving a net budget appropriation and loans amounting to \$22 million. There are several votes. There is Vote 70 on page 431 for a total of \$4.3 million and this is a net total. Vote 75 on page 432 for \$800,000 and Vote 77 on page 432 for \$1.2 million and Vote 80 on page 433 for \$3 million.

They are summarized, of course, on page 397 but I thought you would want quickly to get to the details. The summary of these budgetary appropriations begins with the \$4.3 million under Vote 70 on page 431 and the details of those expenditures under that general vote for your information are contained in the Blue Book.

[Interpretation]

die, n'a malheureusement pas pu venir et exprime ses regrets. Nous avons un personnel au siège social qui effectue tous les travaux de secrétariat, financiers, juridiques, techniques, de trafic, d'économique, de personnel, de relations publiques, de police et de sécurité pour l'ensemble de l'organisme.

Tous ces services spécialisés sont mis à la disposition de chaque port de qui, toutefois, vu la décentralisation de notre organisation, relève de l'exploitation même des ports. Évidemment, le directeur de chaque port doit voir à l'efficacité et à l'exploitation de leurs ports. C'est la direction locale qui est naturellement responsable, en premier lieu, de l'élaboration des plans quant aux besoins des ports. Ces plans et ces projets sont ensuite traduits en prévisions budgétaires que nous avons l'honneur de vous présenter aujourd'hui pour que le comité les étudie et les analyse.

Je crois que c'est tout ce que j'avais à dire, messieurs. J'aimerais à demander à mon collègue, M. J. E. Lloyd, qui est comptable agréé par profession, et qui se retrouvera beaucoup plus facilement dans les chiffres que je ne pourrais le faire.

M. J. E. Lloyd (membre du Conseil des ports Nationaux): Monsieur le président, messieurs, j'imagine que la façon la plus rapide d'attirer votre attention est de dire que le total des prévisions budgétaires s'élève à \$32,572,000 et vous en trouverez les détails aux pages 431, 433 du Livre bleu et dans une autre section que nous examinerons un peu plus. Commençons à la page 431.

Le total, comme je l'ai dit, est de \$32,572,000. De cette somme, \$10,572,000 doivent venir des retenues sur les recettes d'exploitation et/ou des fonds de remplacement du Conseil des ports nationaux, ce qui nous laisse des affectations budgétaires nettes et des prêts de l'ordre de \$22 millions. Il y a plusieurs crédits. Il y a le crédit 70 qui se trouve à la page 431 dont le total net est de \$4,300,000. Le crédit 75 à la page 432 est de \$800,000, le crédit 77 à la page 432 de \$1,200,000, et le crédit 80 à la page 433 de \$3 millions.

Ils sont résumés évidemment à la page 397, mais j'ai pensé que vous voudriez aborder les détails plus rapidement. Mais le résumé de ces crédits commence par les \$4,300,000 du crédit 70 à la page 431, et, pour votre gouverne, les détails de ces dépenses se trouvent dans le Livre bleu.

[Texte]

You might ask the question, why have Vote 70, why have Vote 75, why have Vote 77 and Vote 80? Why not just one? There are different reasons, of course. Vote 70, Payments, are treated as inactive loans by the Treasury Department. They are called inactive loans. They are expected to be paid back, but they are called "inactive" because the earnings are not sufficient to pay the interest on the so-called loans. They are treated as a budgetary appropriation. That class of expenditures amounts to \$4.3 million net.

Vote 75 is a special case, not a part of the complex of harbour operations. It is the Jacques Cartier Bridge, and really what you are doing there is paying for the operational cost—no interest and no depreciation—just the straight net operating cash requirements, and that is \$800,000 for 1969-70.

Vote 77 is again for a different classification. There is a provision in the National Harbours Board Act that if an operating deficit should occur before depreciation and before interest there is a deficit. The section in the Act provides for recovery of the funds by a budgetary appropriation—the amount of that deficit. It is predicted there will be operating deficits of \$900,000 at Halifax, and \$300,000 at Saint John for 1969-70. That is the third classification.

Occasionally, the Board is asked to undertake capital expenditures for projects such as the Jacques Cartier Bridge or some other thing to be treated as separate items and special items, and this year under Vote 80 we have an appropriation of \$3 million for work on the banks of the St. Charles River. Obviously, that kind of money, while it is voted, we are authorized to spend towards this capital cost which is shared with the Department of Public Works. Obviously it is not a revenue producing expenditure and ultimately, I suppose, it will just disappear from our records. There is no liability; there is no loan; there is no interest involved. It is just a form of pipeline through us for a convenient way of dealing with expenditures.

That covers the explanation of the four different kinds of votes. Now, you will say, we notice that you also have loan votes or Vote L. 180 which is called "L" I suppose because it is a loan. There is a very simple explanation, really. It means that classes of expenditures under loan votes L. 180 are treated as assets in the government's balance sheet. The harbours and programs to which these moneys are devoted or spent on would earn enough to pay the interest on those expenditures.

[Interprétation]

Vous pourriez peut-être vous demander pourquoi avoir le crédit 70, le crédit 75, le crédit 77 et le crédit 80? Pourquoi ne pas avoir qu'un seul crédit? Il y a diverses raisons. Les Versements, aux termes du crédit 70, sont traités comme des prêts inactifs par le Conseil du trésor. On les appelle des prêts inactifs. On s'attend à ce qu'ils soient remboursés, mais on les appelle inactifs car les recettes ne sont pas suffisantes pour payer les intérêts sur ces prêts. On les traite comme des affectations budgétaires. Cette catégorie de dépenses atteint un montant net de \$4,300,000.

Le crédit 75 est un cas spécial, car il ne fait pas partie de l'exploitation des ports. C'est le pont Jacques-Cartier et vraiment ce que vous faites à cet endroit c'est de payer les frais d'exploitation, sans intérêt ni amortissement, seulement les besoins en argent. La somme est de \$800,000 pour l'année 1969-1970.

Le crédit 77 se rapporte à une autre catégorie. Une disposition de la *Loi sur le Conseil des ports nationaux* prévoit que s'il y a un déficit d'exploitation avant l'amortissement et avant les intérêts, il y a déficit. L'article de la loi prévoit le recouvrement de ces fonds par une appropriation, par un crédit budgétaire. On prévoit qu'il y aura un déficit d'exploitation de \$900,000 à Halifax et de \$300,000 à St-Jean en 1969-1970. Voilà la troisième catégorie.

Il arrive que le Conseil soit invité à effectuer des dépenses en immobilisation pour des projets comme le pont Jacques-Cartier ou autre chose, qui doivent être traités comme des crédits séparés et distincts. Cette année, le crédit 80 prévoit une dépense de 3 millions pour des travaux sur les rives de la rivière St-Charles. Cette somme, on nous permet de la dépenser pour des travaux dont nous partagerons le coût avec le ministère des Travaux publics. Cette dépense ne nous permettra de réaliser aucun bénéfice et je suppose, qu'éventuellement elle disparaîtra tout simplement. Il n'y a ni responsabilité, ni prêt, ni intérêt. On se sert tout simplement de notre entremise pour effectuer cette dépense.

Voilà qui couvre les explications pour les quatre différentes sortes de crédits. Vous pourriez dire; mais certains crédits sont en fait des prêts, tels le crédit L-180. L'explication en est très simple. Les dépenses prévues au crédit L-180 sont considérées comme un actif pour le gouvernement. Les programmes auxquels ces sommes sont consacrées devraient entraîner des gains suffisants pour payer les intérêts sur ces prêts.

[Text]

On page 469 you will find L 180 for a total amount of \$18,389,000, but the Board will be providing \$5,689,000 of those funds for a net loan vote of \$12.7 million and the details are listed under that classification on page 469. They include \$573,000 for St. John's, Newfoundland; \$10,945,000 for Montreal; \$6,855,000 for Vancouver, and \$15,600 for Trois-Rivières. These are called active loans included in the government's balance sheet because it is expected that either next year they will pay their interest or, over a cycle of years the government will recover its interest on the loans.

This is not 100 per cent correct. For instance, in Montreal we are behind two or three years in interest now, and on the other hand you might strike a cycle in Montreal in the future where you could cover it. If you do not, obviously at some future date we will have to reconsider that classification of loans which are under the active loan description. They may have to be transferred to some extent to the inactive loan section.

That is by way, Mr. Chairman, of a factual explanation of the budget presentation. Any detailed items, I suppose Mr. Chairman, you would wish the Committee to direct their questions on.

The Chairman: Thank you, Mr. Lloyd. Does the Committee wish a general discussion of the four items, or would you like to consider them one item at a time?

Mr. Rock: Mr. Chairman, I think we should have a general discussion.

• 0955

The Chairman: Mr. Corbin, you have the floor.

Mr. Corbin: It is nice to see you again, Mr. Mann. I notice in your introduction when speaking of container facilities you mentioned that suitable areas are available and have been for some time, and you have included the Port of Saint John. This is correct? Could you tell us briefly what the situation is now or how it was developed, let us say, since last fall with respect to container facilities at Saint John, New Brunswick.

Mr. Mann: With regard to Mr. Corbin's question, when we last had the honour of appearing before this Committee the situation with regard to containers at the Atlantic ports had all the earmarks of a detective story. It was a bit of a thriller at that time. Since that

[Interpretation]

A la page 469, vous trouverez le crédit L-180 d'un total de \$18,389,000, mais le Conseil doit fournir \$5,689,000, de sorte que le prêt net sera de \$12,700,000. Vous trouverez les détails à la page 469. Il y a \$573,000 pour St-Jean, Terre-Neuve; \$10,945,000 pour Montréal; \$6,855,000 pour Vancouver, et \$15,600 pour Trois-Rivières. On les appelle prêts actifs dans l'état financier du gouvernement parce que nous nous attendons que, l'an prochain, les intérêts seront remboursés, ou qu'au cours des années, le gouvernement recouvrira les intérêts sur ces prêts.

Ce n'est pas tout à fait exact. Par exemple, à Montréal, nous sommes en arrière pour ce qui est des intérêts de deux ou trois ans à l'heure actuelle.

Il n'est pas impossible que tout puisse être recouvré, éventuellement, à Montréal. Sinon, il faudra réétudier cette catégorie de prêts qui sont présentement qualifiés d'actifs. Il sera peut-être nécessaire de les considérer inactifs. Voilà, monsieur le président, une explication des faits pour ce qui est des prévisions budgétaires. Si les membres du Comité désirent d'autres détails, ils n'auront qu'à nous les demander.

Le président: Merci, M. Lloyd. Est-ce que le Comité veut discuter des quatre crédits en même temps, ou voulez-vous procéder item par item?

M. Rock: Une discussion générale.

Le président: Monsieur Corbin vous avez la parole.

Mr. Corbin: Merci, monsieur le président. C'est bon de vous revoir M. Mann. J'ai remarqué que dans votre présentation, en parlant de cadres vous nous avez dit qu'il y avait des sites appropriés de disponibles depuis un certain temps. Vous avez inclus le port de St-Jean, n'est-ce pas? Est-ce que vous pourriez nous dire brièvement ce qu'est la situation à l'heure actuelle ou comment la situation s'est développée depuis l'automne dernier, pour ce qui est des installations propres à recevoir les conteneurs à St-Jean, au Nouveau-Brunswick?

M. Mann: Lorsque nous avons eu l'honneur de comparaître devant le Comité, la dernière fois, la situation dans les ports de l'Atlantique, ressemblait beaucoup à une histoire de détectives. Mais depuis ce temps, M. Corbin, le choix a été fait par le groupe d'armateurs et

[Texte]

time, Mr. Corbin, a choice has been made by the consortium of steamship companies that were going to run a service touching at one of the Maritime ports, and that choice was for Halifax.

The position of our Board was simply this: we made available exactly the same terms and conditions to the consortium for both Halifax and Saint John with one exception. We allowed the lower land values prevailing at Saint John to exert their influence. Nevertheless, the companies chose the port of Halifax as the container location and what is happening now is that Pier "C" in Halifax, which will be the location for the container facility, is being completed and cranes are being acquired and the whole arrangement is subject to an understanding between the consortium and ourselves on a lease.

The container terminal will be operated as a public facility, not as a facility for the vessels of the consortium alone. In Saint John the situation remains in status quo. We still have the area available and we would be more than delighted to talk to any shipping companies. There are some who periodically nibble, who are prepared to run a service into Saint John.

I should perhaps just add very quickly, sir, that notwithstanding the non-existence at the moment of a container crane at Saint John, we are handling a fair number of containers coming on conventional vessels.

I think that summarizes the situation.

Mr. Corbin: Mr. Chairman, may I follow up on this? I am sure you are quite aware, Mr. Mann, that strong criticism has been aimed at the National Harbours Board by people in New Brunswick, especially from Saint John, concerning the way you treated the negotiations that were going on with the consortium as to the choice of location, and the choice at that time was between Halifax and Saint John, as you just said. The accusations, or at least the doubts cast on your impartiality are serious and I wonder if you could make any comments at this time in that respect.

Mr. Mann: I am somewhat surprised and taken aback, Mr. Corbin, by what you have just said, because some of the most prominent citizens in the city of Saint John and in New Brunswick have been kind enough to say that we treated this whole situation with the utmost fairness, and I think there are public statements to that effect.

Mr. Corbin: I agree with you, sir. There are quite a few people who do underline your

[Interprétation]

de compagnies de navigation qui désiraient aménager de telles installations dans les maritimes. Le choix s'est porté sur Halifax.

Le Conseil a offert à ce consortium les mêmes conditions à St-Jean et à Halifax, à une exception près. Nous avons permis que l'évaluation inférieure des terrains, à Saint-Jean, entre en jeu. Mais néanmoins, les compagnies ont choisi le port d'Halifax. A l'heure actuelle, des modifications sont apportées au quai «C», où seront installées les grues qui sont sur le point d'être achetées. Le tout sera ratifié par le bail qui nous liera au consortium.

Le terminus sera à la disposition de toutes les compagnies et non seulement à la disposition de celles qui forment le consortium. A Saint-Jean, la situation demeure inchangée, nous avons toujours le terrain voulu et nous serions heureux de traiter avec n'importe quelle société de navigation qui serait disposée à obtenir ce service à St-Jean. Il y en a qui abordent la question de temps à autre, qui seraient intéressés à offrir ce service.

Je devrais peut-être ajouter que même s'il n'y a pas de grue spéciale, présentement, à St-Jean, de nombreux conteneurs y arrivent à bord de navires ordinaires. Voilà, je crois, qui résume la situation.

M. Corbin: Est-ce que je puis poursuivre sur le même sujet? Je suis sûr, monsieur Mann, qu'il y a eu beaucoup de critiques d'adressées au Conseil des ports nationaux par les gens du Nouveau-Brunswick, et tout particulièrement de St-Jean, pour la façon dont vous avez agi durant les négociations avec le consortium au sujet de l'emplacement éventuel. Le choix s'est fait entre Halifax et St-Jean comme vous l'avez dit. Les accusations ou du moins les doutes qu'on a laissé planer au sujet de votre impartialité sont vraiment sérieux et je me demande si vous voudriez faire des commentaires à ce sujet.

M. Mann: Je suis un peu étonné et pris au dépourvu par ce que vous venez de dire parce que certains des citoyens les plus éminents de la ville de St-Jean, au Nouveau-Brunswick, ont eu la bonté de dire que nous avons traité ce problème en toute justice. Je crois que des déclarations publiques ont été faites en ce sens.

M. Corbin: Je suis d'accord avec vous. Beaucoup de gens disent que vous aviez traité

[Text]

fair treatment of the whole issue but, on the other hand, there are people who go so far as to suggest that an inquiry should be set up into the way you have handled the whole thing.

• 1000

Mr. Mann: Sir, having lived in New Brunswick for five years and worked in that environment, I can pay testimony to the individuality of the New Brunswickers. Therefore, it does not surprise me that there may be differences of opinion—at least they are legitimate. If these should be strong enough to lead in the direction of an inquiry our Board certainly would welcome such an inquiry. We are ready to put our information right out in public, because we were very careful all the way through the negotiation to be absolutely impartial—in fact, scrupulously impartial.

Mr. Corbin: I personally believe you were. Thank you, Mr. Chairman.

Le président: Monsieur Portelance.

M. Portelance: Merci, monsieur le président. Ma question a trait au port de Montréal et j'aimerais à demander à M. Mann si la navigation d'hiver sur le fleuve Saint-Laurent est assurée à l'avenir jusqu'à Montréal?

M. Mann: Si vous me permettez de répondre en anglais, ce sera plus facile pour moi.

M. Portelance: Oui.

Mr. Mann: The whole question of winter navigation, of course, is outside the effective control and jurisdiction of the National Harbours Board. This is a function of the Department of Transport, and while we share the same minister with the Department of Transport we are off to one side, as it were, as an agency corporation. The Board does not operate the icebreakers and it does not do any of the flood control or other activities which are normally ascribed to such icebreakers, therefore I think the question would best be directed to the marine section of the Department of Transport if, as and when their estimates come before you.

Mr. Portelance: Make the pressure to keep it open.

Mr. Mann: We are always available, sir, at all our ports for any traffic that presents itself at any time during the year.

M. Portelance: Une autre question, monsieur le président. Je sais qu'au port de Montréal, on devait, par exemple, construire des salles d'attente pour les employés du port,

[Interpretation]

le problème avec justice, mais d'autre part, il y en a d'autres qui sont allés jusqu'à dire qu'une enquête devrait être instituée sur la façon dont vous vous êtes comportés dans cette affaire.

M. Mann: Ayant habité le Nouveau-Brunswick depuis cinq ans et ayant vécu dans ce milieu, je puis attester de l'individualité des habitants du Nouveau-Brunswick. Donc, je ne suis pas étonné qu'il y ait des divergences d'opinions. C'est tout à fait légitime. S'il devait en résulter une enquête, nul doute que le Conseil la verrait d'un bon œil. Nous sommes prêts à dévoiler tous les renseignements, car nous avons pris toutes les précautions pour demeurer impartiaux durant les négociations, scrupuleusement impartiaux.

M. Corbin: Je crois personnellement que vous l'avez été. Merci, monsieur le président.

The Chairman: Mr. Portelance.

Mr. Portelance: Thank you, Mr. Chairman. My questions deal with the Port of Montreal, and I should like to ask Mr. Mann whether winter shipping on the St. Lawrence has been assured in future as far as Montreal?

Mr. Mann: If you will allow me to answer in English, Mr. Portelance, it would be easier for me.

Mr. Portelance: Sure.

M. Mann: Toute la question de la navigation d'hiver ne relève pas de la compétence du Conseil des ports nationaux. C'est une fonction du ministère des Transports et bien que nous partagions avec le ministère des Transports un même ministre, nous ne sommes qu'une agence en quelque sorte. Le Conseil ne s'occupe pas des brise-glaces. Il ne s'occupe pas de la prévention des inondations ou d'autres activités des brise-glaces. Je crois qu'il vaudrait mieux poser la question au service maritime du ministère des Transports lorsque leurs crédits viendront sur le tapis.

M. Portelance: Est-ce que vous exercez des pressions pour maintenir cette navigation?

M. Mann: Nous sommes toujours au service des vaisseaux qui se présentent aux ports, en toute période de l'année.

Mr. Portelance: Another question now, Mr. Chairman. I know that in the Port of Montreal waiting rooms were supposed to be constructed for harbour employees, such as long-

[Texte]

tels les débardeurs. Est-ce que ces choses-là vont de l'avant présentement, ou si on est en retard dans l'exécution du projet?

Mr. Mann: I do not think, sir we are behind times with this. Without going into very extensive detail, the situation was simply that a recommendation was made in the Picard Report that the employers of port labour should provide amenities for the employees roughly along the lines that you find in a normal industrial environment. This was clearly labelled as a duty of the employers of longshoremen. We are not Mr. Chairman, the employers of this longshore labour. They are employed by the Shipping Federation of Canada or the stevedoring companies. Rather than wait for these people to do it, the Board took it upon itself to undertake the construction of these facilities. Our Port Manager consulted with both the Shipping Federation and the Union on a prototype which has been in operation for some time. Construction is continuing on additional facilities and funds have been earmarked in our estimates for these amenity buildings.

The Chairman: Mr. McGrath, did you have a supplementary?

Mr. McGrath: I have a supplementary question for Mr. Mann, Mr. Chairman. What is the National Harbours Board doing about the matter of security in the Port of Montreal?

Mr. Portelance: That is a question we were coming to.

Mr. McGrath: I am sorry. I defer to you, Mr. Portelance.

M. Portelance: Justement, au sujet de la sécurité, monsieur Mann...

Mr. Allmand: I would like to ask a supplementary on the facilities. When you were here in November, Mr. Mann, you told me you had completed one waiting room building for the longshoremen. At that time one was in the process of being constructed and others would be constructed later. Explicitly, how far have you advanced since that time? How many have been completed and how many are in the process of being constructed?

Mr. Mann: We had occasion yesterday to make a tabulation of that information. Rather than guess, may I ask someone to telephone our office and we can have this information within 20 minutes.

• 1005

[Interprétation]

shoremen. Are we behind in this project or is it going ahead?

M. Mann: Je ne crois pas que nous soyons en retard, monsieur. Sans toucher aux détails, voici où nous en sommes: dans le rapport Picard, une recommandation a été faite qui portait que les employeurs du port devraient fournir des services aux employés, à peu près comme cela se fait dans les milieux industriels. On a défini cela comme un devoir des employeurs à l'égard des débardeurs. Ils ne sont pas employés par nous, monsieur le président, mais par la Fédération des armateurs du Canada ou par des compagnies de débarquement. Au lieu d'attendre qu'on établisse ces services, le conseil lui-même a entrepris la construction de ces installations. Le gérant du port a consulté la Fédération des armateurs et le syndicat au sujet d'un prototype qui existe déjà. On poursuit la construction de certaines installations supplémentaires, et on a réservé des fonds dans nos crédits pour ces installations de commodité.

Le président: Monsieur McGrath, aviez-vous une question supplémentaire?

M. McGrath: Oui, pour M. Mann, monsieur le président. Que fait le Conseil des ports nationaux au sujet de la sécurité dans le port de Montréal?

M. Portelance: C'est à cela que nous allons en arriver.

M. McGrath: Excusez-moi, j'y renonce, monsieur Portelance, en votre faveur.

Mr. Portelance: Precisely with regard to security, Mr. Mann...

M. Allmand: Je voudrais poser une question supplémentaire au sujet des installations.

Lorsque vous êtes venu ici en novembre, monsieur Mann vous avez dit que vous aviez terminé une salle d'attente pour les débardeurs. Une autre était en voie de construction et d'autres le seraient bientôt. Quels sont exactement les progrès accomplis depuis ce temps? Combien ont été terminées? Combien sont en voie de construction?

M. Mann: Hier nous avons eu l'occasion de réunir ces données. Je pourrais demander qu'on téléphone à mon bureau et nous pourrions avoir ces renseignements ici d'ici vingt minutes, plutôt que de deviner.

Le président: Monsieur Portelance.

The Chairman: Mr. Portelance.

[Text]

M. Portelance: Monsieur le président, nous avons eu des plaintes dans le passé à propos de la sécurité au port de Montréal. Maintenant, si vous me permettez, monsieur Mann, je sais qu'à l'heure actuelle, il y a une agence, par exemple, à qui on accorde des contrats pour embaucher des agents de sécurité. Présentement, lorsqu'ils sont engagés, ils sont payés à \$1.25 l'heure.

Je ne sais pas combien le gouvernement, paie à cette agence pour engager du personnel, mais il me semble que si les services de nos propres agents étaient utilisés peut-être une meilleure sécurité serait-elle assurée et à de meilleurs salaires.

Mr. Mann: May I explain the situation with respect to the security services very quickly. As is done at most North American ports, the lessees of the individual sheds hire the private security agencies for the protection of the cargo, since they are the ones responsible for the cargo. In the North American context this is not normally a function of the port administration. We have gone one step further than the normal by attempting to set standards for the security agencies. We now require them to be licensed.

It has been represented to us that the quality of security services leaves something to be desired. By the way, there are a number of these security agencies working at the various ports of Canada. The suggestion has been made that perhaps this function could be assumed by the Port Authority, and I would like to say, Mr. Chairman, that this is a matter which we are giving consideration to at the present time. To sum up, we do not hire the security agents, we do not pay them and we have no control over the payments made, so at the moment there is really no direct involvement. We have, however, a police force at our various ports, but this is not part of the question that Mr. Portelance just asked.

Mr. Portelance: I know that you have the harbour police force, but I thought if you hired more of them you would not need the others.

Mr. Mann: No, sir. In the opinion of our police and security specialists this is not the way it works. They have pointed out to us that if you are building, as we are, a professional police force which is the equal of any police force in Canada, you destroy their morale and their effectiveness if you make these professional policemen watchmen of cargo and property.

That is not normally a function of a professional police force. It is a function that should

[Interpretation]

Mr. Portelance: Mr. Chairman. We received complaints in the past regarding security in the Port of Montreal. Now, if you will allow me, Mr. Mann, I know that at the present time there is an agency, for instance, to which contracts are awarded to hire security agents. At the present time, when they are employed, they are paid \$1.25 an hour.

I do not know how much the government pays to the agency in order to hire people, but it seems to me that if the services of our own agents were used, we might have better security and at a better rate of pay too.

M. Mann: Puis-je vous donner une explication très brève au sujet des services de sécurité. Comme dans la plupart des ports de l'Amérique du Nord, les locataires des hangars engagent des agences de sécurité pour la protection des cargaisons, puisque ce sont eux qui en sont les responsables. La sécurité n'est pas, en Amérique du Nord, une fonction de l'administration portuaire. Nous sommes allés un peu plus loin que la normale en tentant d'établir des normes pour les agences de sécurité. Nous exigeons maintenant qu'elles aient un permis.

On nous a dit que la qualité des services de sécurité laisse un peu à désirer. Il y a plusieurs agences de sécurité qui travaillent dans les divers ports du Canada. On a proposé que cette fonction soit assumée par l'administration du port elle-même. Je voudrais dire, monsieur le président, que c'est une question qui est à l'étude en ce moment. En résumé, nous n'engageons pas les agents de sécurité, ce n'est pas nous qui les payons et nous n'avons aucun contrôle sur les paiements de sorte qu'en ce moment nous ne sommes vraiment pas engagés directement. Cependant, nous avons une force de police dans nos divers ports, mais cela ne fait pas partie de la question de M. Portelance.

M. Portelance: Je sais que vous avez la police du port. Je croyais que si vous augmentiez ce personnel, vous n'auriez pas besoin des autres agents de sécurité.

M. Mann: Ce n'est pas ainsi que les choses doivent fonctionner, d'après nos spécialistes de la sécurité. Ils nous signalent que si nous formons une force de police professionnelle, qui peut se comparer à n'importe quelle force de police au Canada, cela détruit leur moral et leur efficacité en en faisant de simples gardiens des cargaisons.

Ce n'est pas la fonction normale d'une force de police professionnelle. C'est une fonction

[Texte]

really be performed by watchmen rather than by police officers, with power of arrest and all the other things.

M. Portelance: Monsieur le président, j'aurais une autre question relativement au transport au port de Montréal. Je crois qu'il y a eu des suggestions faites dans le passé à l'effet d'établir un service de transport par autobus permettant aux travailleurs de se déplacer d'un quai ou d'un hangar à un autre. Des dispositions ont-elles été prises pour procurer ce service dans un avenir rapproché?

Mr. Mann: No, sir. There have been discussions about this but so far as I know it is the opinion of both the union and the employers that such a bus service would not be very practical because it would not be flexible enough to serve the needs of the workers.

The Chairman: Mr. McCleave. I am giving the floor to Mr. McCleave because he has to leave for another urgent committee.

Mr. McCleave: I appreciate the courtesy, Mr. Chairman. The reason I asked for it was that the Justice Committee will probably be voting on that very contentious section in the next few minutes. I wanted to ask Mr. Mann, or perhaps Mr. Lloyd, to tell us briefly if the development at the Port of Halifax in the so-called containerization is proceeding on schedule.

• 1010

Mr. Mann: As far as I know, Mr. McCleave, it is proceeding on schedule. We are keeping in close touch with the prospective lessees. I have been out of the country a little while but I do not think I am aware—perhaps some of our people are—of any delays. Mr. Stratton, who is our Chief Engineer, is most familiar with this and perhaps he could say something about it.

Mr. L. R. Stratton (Chief Engineer, Engineering Branch, National Harbours Board): It is proceeding on schedule. We have awarded a contract for the wharf and although they expect to finish their work around the end of this year—they do not have to finish it until April—and we have called for tenders for the cranes. So we still expect to be in operation by July 1, 1970.

Mr. McCleave: And the other part of the question: Are there any additional interests, besides the original consortium, negotiating with the Board—if that is a fair question?

Mr. Mann: We are always somewhat hesitant to jump the gun on commercial negotia-

[Interprétation]

qui doit être accomplie par des gardiens, plutôt que par des agents de police ayant le pouvoir d'arrestation et ainsi de suite.

Mr. Portelance: Mr. Chairman. I have another question with regard to transportation in the Port of Montreal. I think there were suggestions made in the past that a bus system be established to transport workers from one pier or hangar to another. Have any steps been taken to obtain this soon?

M. Mann: Non monsieur. Il y a eu des entretiens à ce sujet mais autant que je sache c'est l'avis du syndicat des employeurs à la fois que ce service d'autobus ne serait pas très pratique parce qu'il ne serait pas assez souple pour répondre au besoin des travailleurs.

Le président: Monsieur McCleave. Monsieur McCleave doit se rendre à un autre comité urgent, par conséquent je lui cède la parole.

M. McCleave: Je vous remercie de votre politesse, monsieur le président. La raison pour laquelle je vous ai demandé de me céder la parole est que le comité de la Justice doit se prononcer sur un article contesté d'ici quelques instants. Je voudrais demander à monsieur Lloyd de nos donner une idée de ce qui se passe au port de Halifax surtout en ce qui concerne les containers.

M. Mann: Autant que je sache, on s'en tient au programme. Nous sommes en communication étroite avec leurs locataires. J'ai été absent du pays pendant un certain temps mais je ne crois pas qu'il y ait eu de retard. Peut-être monsieur Stratton, notre ingénieur en chef, serait-il plus au courant de la situation il pourrait nous en parler.

M. Statton (Ingénieur en chef, Direction du génie, Conseil des ports nationaux): Oui, tout se fait tel que prévu. Nous avons cédé le contrat pour le quai, et bien qu'on s'attende à ce que tout soit prêt vers la fin de l'année, ils ne sont pas tenus de terminer le travail avant avril, car nous avons fait un appel d'offres pour les grues. Nous nous attendons à commencer à fonctionner le 1^{er} juillet 1970.

M. McCleave: L'autre partie de la question. Est-ce qu'il y a d'autres intérêts en plus du consortium initial qui négocie avec le Conseil? Est-ce là une question que je puis vous poser?

M. Mann: Nous ne voulons pas toujours lâcher le fusil avant le temps dans les négocia-

[Text]

tions, but perhaps you will allow me to answer that by saying that additional interest has been evinced. Would that be sufficient?

Mr. McCleave: Yes. Thank you very much, Mr. Chairman and members.

Le président: Monsieur Trudel.

M. Trudel: Monsieur le président, si vous me permettez de revenir au budget, je crois que c'est M. Lloyd qui a fait l'énoncé. Il y a une chose qui me renverse...

Mr. Lloyd, you made the statement that you are going to use some of the reserves. If we were to ask you this morning whether you could draw the entire amount out of your reserve, what would your answer be?

Mr. Lloyd: My answer would be that we cannot expend any funds of the replacement reserve without approval of the government and the amount being included in the estimates presented here. We must get an authorization for expending reserve funds.

Mr. Trudel: That leads up to my next question: How large is your reserve fund?

Mr. Lloyd: The reserve fund would be of more significance if you took it by parts, but we can give you the over-all total.

Mr. Trudel: That is what I am interested in, Mr. Chairman.

Mr. McGrath: On what page of the report is it, sir?

Mr. Lloyd: It is on page 10 of the December 31, 1967 annual report. We have only just received the auditors' report on 1968, so we are not equipped with copies for you. But this will give you an indication, I think, as an answer to the question.

On page 10 under the heading of Reserve Fund Assets you will find the amount of \$53,324,350 for acquisition of capital assets.

This was the residue of what originally was called the replacement reserve fund, but which had long since lost its character as a replacement reserve fund. Accountants change their opinions on what should be done with this form of depreciation accounting. I think it changed about 1952, sir.

Mr. Trudel: And could this be a self-sufficient operation providing you had access to the reserve fund?

Mr. Lloyd: That statement cannot be made with respect to these funds because the amounts of each port vary. You would have to

[Interpretation]

ciations. Je puis répondre en disant que d'autres intérêts ont été évincés. Est-ce que cela vous suffit?

M. McCleave: Oui, merci beaucoup.

The Chairman: Mr. Trudel?

Mr. Trudel: Mr. Chairman, if you will allow me I will come back to the budget. I think Mr. Lloyd was the one who made the statement. There is one thing that stuns me... Monsieur Lloyd, vous avez dit que vous entendiez utiliser certaines des réserves. Si nous vous avions posé la question ce matin à savoir si vous pouvez tirer toute la somme de vos réserves, qu'auriez-vous répondu?

M. Lloyd: Nous ne pouvons pas dépenser des fonds de la réserve de remplacement sans l'approbation du gouvernement et la somme doit être incluse dans les crédits qui vous sont présentés. Il nous faut une autorisation pour dépenser ces fonds de réserve.

M. Trudel: Où en est votre fonds de réserve?

M. Lloyd: Les chiffres concernant les fonds de réserve seraient plus significatifs pour chacun des ports en particulier, plutôt que pour le montant global.

M. Trudel: C'est ce qui m'intéresse.

M. McGrath: A quelle page du rapport cela figure-t-il?

M. Lloyd: A la page 10 du rapport annuel au 31 décembre 1967. Nous venons de recevoir le rapport de l'auditeur pour 1968, nous n'en avons donc pas de copie à distribuer, mais cela vous donnera une bonne idée en réponse à la question. A la page 10 sous le titre «Actif de la caisse de réserves», vous trouvez un montant de \$53,324,350 pour l'acquisition d'actifs.

C'est le solde de ce qu'on appelait autrefois la caisse de remplacement qui depuis a perdu son rôle de caisse de réserve de remplacement. Les comptables changent d'avis au sujet de ce qu'il faut faire vis-à-vis de cette comptabilité d'amortissement. Le changement a été apporté en 1952, je crois.

M. Trudel: Par conséquent, cette opération serait-elle rentable si vous aviez accès à la caisse de réserves?

M. Lloyd: On ne saurait l'affirmer, pour ce qui de cette caisse, car les sommes varient suivant le port. Il faudrait étudier la situation

[Texte]

study the replacement reserve position in relation to earnings and capital requirements at each harbour. We must keep separate accounts for these funds under our Act; we must keep separate funds, in fact, for each of the harbours.

Mr. Trudel: For each harbour? But you are operating outside of the harbour, I gathered from Mr. Mann, because you are now covering bridges, harbours, rail and other facilities as well.

Mr. Lloyd: Yes.

Mr. Trudel: But you have a separate account for each entity?

Mr. Lloyd: Under each harbour you will find the related reserves for depreciation and the related funds available on each harbour. For example, take page 25, Saint John, New Brunswick. You will find there reserve fund for acquisition of capital assets, \$4,291,000. As these funds become available—in other words, as we can liquidate them without

• 1015

losses—we apply them to reduce the budget requests for capital expenditures at these ports. That is the way it is operating now.

Originally it was intended that these funds would be built up over along period of time, and even at the expense of not paying the Government of Canada its interest, in order to reach, hopefully, the stage at which they would be self-sufficient, but the amounts of the earnings were not sufficient to build up that kind of capital.

You have a situation about which I think you may be curious and ask, "Why \$4 million when you owe so much interest?" If that is the case, all I can say is that we have had under very active consideration a revision of these balance sheets and we have not yet resolved the matter.

Mr. Trudel: Could you give me in a round figure what amount was transferred to reserve in the last report? How much build-up did you put into this reserve fund? You are drawing this year, I understand, \$10 million or \$12 million. How much did you put in last year, or when was the last time you put into this fund?

Mr. Lloyd: If you will permit me, Mr. Chairman, I think I can clarify this by a very simple statement of the operation of the reserve fund itself.

When the National Harbours Board was created it was decided to set aside from earnings each year an amount as a sinking fund

[Interprétation]

de la caisse de remplacement pour ce qui est des gains et des immobilisations nécessaires pour chaque port. Il faut tenir des comptes distincts aux termes de la Loi, ce sont en somme des caisses séparées.

M. Trudel: Pour chaque port? Mais d'après ce que je conclus de ce qu'a dit M. Mann, vous ne vous occupez ni des ponts, ni des autres installations.

M. Lloyd: C'est cela.

M. Trudel: Vous avez donc un compte séparé pour toutes ces rubriques.

M. Lloyd: Pour chaque port, vous avez la réserve pour la dépréciation et les fonds accessibles dans chaque port. Par exemple, page 25, Saint-Jean, Nouveau-Brunswick, caisse de réserves pour l'acquisition d'immobilisations \$4,291,000.

A mesure que ces fonds deviennent disponibles, c'est-à-dire à mesure que nous pou-

vons les liquider sans pertes, nous les utilisons pour réduire le budget demande pour des dépenses en immobilisations pour ce port.

Initialement, ces fonds devaient être accumulés sur de longue période de temps, même si nous ne devions pas payer d'intérêts au gouvernement du Canada, pour atteindre le point où la caisse deviendrait rentable, malgré tout la somme des gains n'a jamais été suffisante pour accumuler ce genre de capitaux.

Vous vous intéressez peut-être à savoir pourquoi nous avons un crédit de 4 millions alors que nous devons autant d'intérêts. Tout ce que je puis dire c'est que nous étudions très attentivement la révision de ces bilans et le travail n'est pas terminé.

M. Trudel: Pouvez-vous me donner un chiffre rond du transfert qui a été fait aux réserves d'après le dernier rapport, combien de fonds avez-vous accumulé dans cette caisse? Vous avez 10 ou 12 millions cette année mais quel était le montant l'an dernier, quand est-ce que vous avez contribué pour la dernière fois à cette caisse?

M. Lloyd: Je crois pouvoir donner des éclaircissements par une très simple déclaration sur le fonctionnement de la caisse elle-même. Lorsque le Conseil des ports nationaux a été établi, il était entendu qu'on mettrait de côté, à même les gains de chaque année, une somme que l'on verserait dans une caisse

[Text]

for replacement of assets, and the interest on those amounts annually set aside would be added to the capital of the fund.

This practice continued until 1952, where earnings permitted. In other words, depreciation was only accounted for if you earned the money. It was a cash operation.

From 1952 onwards, depreciation was accrued as an expense whether you earned it or not. In other words, the apportionment of the capital cost over the life of the assets was recorded in the records and, from 1952 on, funds from earnings were not necessarily taken and set aside into the fund.

For a period of about five or six years, however, until 1957 or 1958, in some ports funds were actually transferred matching the amount of the depreciation. But that was discontinued in 1957 or 1958, and from then on there has been no matching contribution to a reserve fund for the amount of the depreciation. In fact, there has been little if any transferred to the reserve fund.

Mr. Trudel: Is this fund bearing interest at the present time, and what interest do you pay? I ask because you have mentioned in your statement that some ports—and I believe you mentioned the Port of Montreal—have not paid any interest for the last three or four years, if my memory serves me correctly.

Mr. Lloyd: May I suggest, sir, that we turn to Montreal's balance sheet and operating statement for the year December 31, 1967, and then we can give you the specifics. On page 40, on the Balance Sheet, you will find Interest in Arrears on Loans and Advances, \$26,592,575; and you will find Provision for Interest on Loans and Advances on page 41 at \$5,223,540. That means that approximately five years of interest arrears have accumulated on the loan debts of the Port of Montreal, which amounts to something in the order of \$139 million in principal sum.

Mr. Trudel: This gives me the net return, but do you have a rate that you are using in your statement either as a revenue, or as a rent, for the money you are using in the harbour? Is there a set rate?

Mr. Lloyd: We treat the actual interest rate on the loans at the time they were negotiated, or at the time the funds were approved, in the year that they were approved. For example, we have a very substantial amount—I do not have the figure before me at the moment—a very substantial amount of loans outstanding which are financed at the rate of 2½ per cent. The recent loans, however, are

[Interpretation]

renouvelable pour le remplacement de l'actif et l'intérêt sur ces sommes était ajouté au capital de la caisse. Cette pratique s'est continuée jusqu'en 1952 lorsque les gains le permettaient. En d'autres mots, la dépréciation n'était calculée que si vous faisiez des bénéfices. A partir de 1952, la dépréciation a été comptée comme une dépense, que des gains existent ou non, par conséquent, le coût a été indiqué dans les dossiers et les gains n'étaient pas nécessairement mis de côté dans cette caisse.

Pour une période d'environ 5 ou 6 ans, cependant, jusqu'à 1957 ou 1958, dans certains ports, des fonds ont été transférés pour un montant correspondant au montant de la dépréciation mais on a cessé cette pratique en 1957 ou 1958 et depuis ce temps il n'y a pas eu de contributions équivalentes au montant de la dépréciation à la caisse de réserves.

M. Trudel: Est-ce que cette caisse porte intérêts en ce moment, quel est le taux d'intérêt que vous payez en ce moment? Vous avez dit dans votre déclaration, que le port de Montréal en particulier, n'a pas payé d'intérêts depuis 3 ou 4 ans si j'ai bonne mémoire.

M. Lloyd: Nous pourrions nous reporter au bilan du port de Montréal au 31 décembre 1967 vous trouverez des précisions. A la page 40 sur le bilan vous verrez «Arriérés d'intérêts pour prêts et avances»—\$26,592,575. Vous verrez aussi «Prévisions pour intérêts sur prêts et avances» à la page 41 au montant de \$5,223,540. Cela veut dire que des arrérages d'intérêts se sont accumulés pendant 5 ans à l'égard de l'intérêt des emprunts du port de Montréal qui représentent quelque chose comme 139 millions de dollars en principal.

M. Trudel: Ce sont les chiffres nets. Mais avez-vous le taux d'intérêt que vous avez utilisé dans votre exposé pour la location de l'argent, est-ce qu'il y a un taux fixe?

M. Lloyd: Le taux effectif d'intérêt à l'égard des prêts est fixé au moment où ils ont été négociés ou au moment où ils ont été approuvés. Nous avons une somme très élevée, je n'ai pas les chiffres sous les yeux, une somme importante non échue au taux de 2½ p. 100. Les emprunts récents sont financés au taux d'une société de la Couronne, ce qui est un peu au-dessus du taux du gouvernement

[Texte]

being financed at Crown corporation rates—a fraction above what the rate of borrowing is to the Government of Canada. We are now borrowing in the range of 7 per cent.

Mr. Trudel: One last question, Mr. Chairman, if I have some time left. I have a letter here I received regarding the operation of the port of Montreal in which I find nothing good. I am not saying that I agree with this letter but there is continuous criticism in the entire letter.

If you like, it can be incorporated in the minutes. It is from Gaston Richard Incorporated, of Saint-Basile-le-Grand, comté de Verchères, and he is complaining about a fire in which he has lost a shipment of hay, but this is not the point. What I am concerned about at this present time is the conditions which he claims exist in the harbour of Montreal. I am just stating this because I have a leading question in this connection.

We are particularly concerned in Montreal about the loss of business that is being experienced out of this harbour and going to other ports. I have several examples of people who are now using the harbour in New York rather than using Montreal and there is a direct relation here with some of the conditions mentioned in this letter.

I would like to have your comments on this, sir, because the people in the Montreal area are really concerned because Valleyfield, New York and other ports are actually stealing business away from Montreal.

There is a relationship between this letter and what might be hearsay but people are grumbling that conditions are not right and they are actually leaving the harbour.

It is alleged that the stevedores are acting as go-between between the shippers and the longshoremen and it seems that they are creating an awful lot of problems. The longshoremen are on an hourly basis and they are not dealing direct with the people who are concerned about the prime movers of the goods, and I am just trying to assess in my mind if this is not the area where we should be looking at the present time.

Mr. Mann: Mr. Chairman, I would like to try to comment on Mr. Trudel's statement there. We suspect that we are losing some business in Montreal to other ports. There is the ever-present threat of American ports which is a fact of life in Canadian ports, and I suppose if you sit on the American side there is the ever-present threat of losing business to Canadian ports. And I am not saying this academically, sir. In our recent testimony before a senate committee in Washington a

[Interprétation]

du Canada. Nous empruntons maintenant au taux d'environ 7 p. 100.

M. Trudel: Une dernière question, s'il me reste du temps. J'ai ici une lettre que j'ai reçue touchant l'exploitation du port de Montréal. Je n'y trouve rien de bon. Je ne dis pas que je suis d'accord avec l'auteur de cette lettre, mais c'est une critique continuelle dans toute cette lettre.

Nous pourrions l'ajouter au procès-verbal, si vous le désirez. Je l'ai reçue de Gaston Richard Incorporated de Saint-Basile-le-Grand, comté de Verchères. Il se plaint d'un incendie qui lui a fait perdre une cargaison de foin. Mais ce n'est pas ce qui me préoccupe. Ce qui m'inquiète ce sont les conditions qui, selon lui, existent dans le port de Montréal. Je ne mentionne ceci que pour en arriver à ma question.

Nous nous inquiétons, à Montréal, de la diminution des affaires dans le port. Je sais que plusieurs personnes utilisent le port de New-York plutôt que celui de Montréal. Il existe un lien direct entre cette situation et les conditions mentionnées dans la lettre.

J'aimerais que vous me disiez ce que vous en pensez parce que les gens de la région immédiate de Montréal sont véritablement inquiets. Les ports de Valleyfield et New-York, entre autres, profitent de cette situation.

Il semble y avoir un rapport entre cette lettre et le fait que les gens se plaignent, disent que tout ne tourne pas rond et que des clients quittent le port.

On prétend que les arrimeurs servent d'intermédiaires entre les expéditeurs et les débardeurs et il en découle une foule de problèmes. Les débardeurs touchent un salaire horaire et ils ne traitent pas directement avec ceux qui sont intéressés au mouvement des marchandises. Ne serait-ce pas le domaine auquel il faudrait s'arrêter pour le moment?

M. Mann: J'aimerais tenter de commenter la déclaration de M. Trudel. Nous croyons que les affaires baissent à Montréal au profit d'autres ports. Il y a toujours la présence des ports américains qui sont une menace constante pour les ports canadiens, tout comme les ports canadiens le sont probablement aux yeux des Américains. Je ne parle pas théoriquement. Dans un témoignage récent devant un comité du Sénat, à Washington, un représentant d'importateurs d'Italie aurait dit que

[Text]

representative of importers from Italy was quoted as saying that his members preferred to use the port of Montreal, I believe, or Canadian ports rather than some American ports because of the high rate of pilferage at American ports. Needless to say, sir, we have followed up with these people to see whether we can make the trickle into a flood.

However, there is indeed some dissatisfaction, particularly with what is happening in Montreal. The employment situation has been I think by all accounts somewhat less than satisfactory—and I am trying to be very moderate in what I am going to say, sir, because there will be shortly a report made to the Minister of Labour and I think it would be unbecoming and we would be ill-advised if we were in advance to say anything that might perhaps endanger the collective bargaining process which is still under way.

• 1025

There is an unstable management labour situation at the port which certainly has not helped the throughput of traffic. The organization of the work, in our humble opinion, could stand much improvement. Our own Board has now taken the initiative. We have had an internal, in-house study which is in the final stages of completion to look at a concept called terminal operation.

My friend and colleague, Mr. Alton, is very familiar with this and perhaps he might just give you a definition of what it means. Where this stand now is that the Board has authorized technical officers to start discussions with various shipping and labour groups on this very concept to see what can be done to improve the actual organization of the work—and this is what your question related to—in the port of Montreal and indeed in other eastern Canadian ports. Perhaps, Mr. Alton, you might take the microphone and give Mr. Trudel a definition of terminal operation.

Mr. Alton: Mr. Chairman, the definition of a terminal operation is that the liability of the ship owner as a carrier will usually cease at the time the goods are placed on the wharf alongside the ship, and from then on the lessee of the shed or the operator of the shed acting as a warehouseman under the Warehousemen's Act will take responsibility and custody of the goods and do the sorting at the expense of the ship if they are not discharged properly sorted and make them available inside the shed or the wharf for customs inspection and any other government inspection and delivery to the consignee. Now that, briefly, is the definition of a terminal operation.

[Interpretation]

ses membres préféreraient utiliser le port de Montréal, ou un port canadien en tout cas, plutôt que certains ports américains, à cause de l'incidence élevée des vols dans les ports américains. Inutile de vous dire que nous avons approché ces gens afin de transformer ce filet d'eau en un fort courant.

Il y a un certain mécontentement à propos de ce qui se passe à Montréal. La situation de l'embauche, sous tous rapports, a été moins que satisfaisante. Je tente d'être très modéré dans ce que je m'apprete à dire parce qu'un rapport sera prochainement présenté au ministre du Travail, et il serait mal avisé de ma part de dire d'avance quoi que ce soit qui puisse nuire aux négociations collectives en cours.

La situation instable entre employeurs et employés au port, n'a certes pas facilité la manutention des produits qui arrivent au port. L'organisation du travail, à notre humble avis, pourrait être beaucoup améliorée. Notre propre Conseil a maintenant pris l'initiative. Nous avons fait une étude interne qui en est à ses dernières étapes, afin d'en arriver à un nouveau concept d'exploitation.

Mon collègue et ami, M. Alton pourra peut-être vous donner une définition de ce qu'on entend par là. Le Conseil a autorisé ses techniciens à amorcer des entretiens avec divers groupes d'expéditeurs et de syndicats sur ce concept, afin de voir ce qui pourrait être fait pour améliorer l'organisation du travail, et c'est à cela que se ramène votre question, non pas seulement dans le port de Montréal, mais dans tous les ports de l'Est du Canada. Peut-être que mon collègue M. Alton pourrait s'approcher du microphone et donner une définition de ce qu'on entend par opération terminale.

M. Alton: En voici la définition: la responsabilité du propriétaire du navire en tant que transporteur cesse dès que les marchandises sont placées sur le quai, le long du navire. A partir de ce moment-là, le locataire du hangar ou l'exploitant du hangar aux termes de la loi, doit accepter la responsabilité des marchandises, en faire le tri aux frais du propriétaire du navire si elles n'ont pas été déchargées du navire convenablement, les placer à l'intérieur du hangar ou sur le quai, en vue de l'inspection des douaniers ou pour toute autre vérification gouvernementale et les livrer au client. C'est ce que nous entendons par cette expression.

[Texte]

I might say that our eastern Canadian ports are practically the only ones on the North American continent that are acting under the old method where the ship is responsible all the way through. Normally speaking the ship-owner is responsible only for getting it off his ship and after that he says, "To hell with it." But anyway we are going to hope to put in proper terminal operations where there is a clearcut distinction between where the ship's liability ceases and the other man's liability starts, and I think that will improve the cargo-handling situation in eastern Canadian ports a great deal.

It will help a great deal in the area of custody of the goods, the checking of the goods, and it will cut down on pilferage and the multiplicity of people who are roaming around the freight sheds with trucks and all the rest of it. This will be, if you wish, like a cold-storage operation where the operator of the cold storage or even a public warehouseman takes delivery of the goods. He will pick up your goods and he will take custody of them and they are under his jurisdiction. In the eastern harbours at the present time we have no clear-cut responsibility for who did what and when. And when you try to look into it you get the so-called run-around and I am quite sure that the time is opportune now for the institution of the terminal operation which, as I said before, is usually the custom of our competing ports in the United States.

We have this operation on the west coast of Canada and it seems to be working very, very well.

• 1030

Mr. Mann: Mr. Chairman, the next stage is for a discussion of the concept with interested associations representing both management with interested associations representing both management and labour so that we have a proper process of consultation.

Mr. Chairman, before you go on, may I just get out of the way the answer to the question that I think Mr. Allmand asked earlier—I think it was Mr. Allmand—about the amenities at Montreal harbour for the longshoremen?

We have the information now. I will table it with the Committee but basically, if I may just run over it very quickly, this is the present status, sir. In Shed 3, amenity facilities were completed in September last year at a cost of \$158,155; Shed 11 was completed March 20, 1969 at an estimated cost of \$120,000; Shed 16, expected completion April 15 at an estimated cost of \$70,000; Shed 25, expect plans to be completed by April 25, 1969 and call for tenders issued shortly after that. The

[Interprétation]

Je pourrais ajouter que les ports canadiens de la côte Est, sont à peu près les seuls du continent nord-américain qui s'en tiennent encore à la vieille méthode selon laquelle le navire assume la responsabilité jusqu'au bout. Normalement, la responsabilité du navire prend fin lorsque la marchandise est sur le quai. Après cela, il peut dire «Allez au diable». Quoi qu'il en soit, nous espérons inaugurer un nouveau système qui permettra d'établir une distinction précise entre les responsabilités de l'un et de l'autre. Je crois que cela améliorera considérablement la situation dans les ports de l'Est.

Il y aura amélioration pour ce qui est de la garde et de la vérification des marchandises. Il y aura réduction dans le nombre de vols et dans le nombre des personnes qui rôdent autour des hangars, en camion ou autrement. Ce sera en quelque sorte comme dans un entrepôt frigorifique où le responsable prend livraison de la marchandise, et en assume la garde et la surveillance. Dans les ports de l'Est, il n'y a pas, en ce moment, de responsabilités clairement définies. Je suis tout à fait sûr que le moment est bien choisi d'adopter ce nouveau système qui existe chez nos concurrents des États-Unis.

Le système existe déjà sur la côte Ouest, au Canada, et donne de très bons résultats, semble-t-il.

M. Mann: L'étape suivante consiste à discuter de cette idée avec les associations intéressées qui représentent employeurs et employés afin que nous puissions avoir un bon processus de consultation.

Avant de poursuivre, monsieur le président, est-ce que je pourrais tout simplement donner la réponse à la question posée par M. Allmand un peu plus tôt, je crois du moins que c'était M. Allmand, au sujet des commodités destinées aux débardeurs dans le port de Montréal?

Nous avons les renseignements à l'heure actuelle. Je pourrai les déposer auprès du Comité, mais si vous me le permettez, je vais les revoir très brièvement. Voici la situation actuelle au hangar n° 3, la construction des toilettes et salles de repos fut terminée en septembre de l'année dernière au coût de \$158,155; le hangar 11, terminé le 20 mars 1969, à un coût estimatif de \$120,000; le hangar 16, sera achevé vers le 15 avril au coût de \$70,000; le hangar 25 devrait être terminé le

[Text]

estimated cost of that is \$90,000; Bickerdyke pier in section 35, preliminary design already started. The expenditures that are on this sheet here are in the order of roughly \$439,000. This is what is in hand now and this is not the end, of course, of our investment in this.

An hon. Member: Will you explain what you mean by "amenities?" You did not pay that much for lavatories, did you?

Mr. Mann: No, sir; this amenity includes standing, seating and other facilities. We have in it lunchrooms, rest rooms, showers and lockers for the longshoremen at Montreal.

Mr. McGrath: That figure strikes me as being rather high for amenities. What is the figure again, Mr. Chairman?

Mr. Mann: What we have spent so far or will be spending shortly is \$438,158.

Mr. Allmand: They are separate buildings, are they not?

Mr. Mann: They are separate facilities.

Mr. McGrath: Certainly the Montreal longshoremen will be the most pampered in the world at that rate.

Mr. Allmand: They had the worst up until then, I will tell you.

The Chairman: Order!

Mr. Nesbitt: What are the lockers for; to put the stuff in that gets swiped?

Mr. Mann: We are following, sir, the recommendations of the Picard Commission which looked into the industrial situation at the St. Lawrence ports.

Mr. McGrath: I have a supplementary regarding amenities. What is the total value of the amenities in the Port of Halifax and the Port of Saint John? I do not want to see our Maritime longshoremen discriminated against—and St. John's!

Mr. Mann: I do not have that. We do not have the figures here, but we do have provision for rest rooms, lunchrooms and so on at the Atlantic ports as well.

Mr. McGrath: Lockers and showers?

Mr. Mann: I do not think there are any lockers and showers.

[Interpretation]

25 avril 1969, et l'appel de soumission sera émis, peu après. Son coût estimatif, \$90,000; pour ce qui est du quai Bickersdyke, dans la section 35 les dessins préliminaires ont déjà commencé. Les dépenses que j'ai ici sur la feuille se chiffrent à environ \$438,000. Voilà ce qu'il en est à l'heure actuelle mais ce n'est pas la fin de nos projets.

Une voix: Voulez-vous nous expliquer ce que vous entendez par aménités. Vous n'avez pas dépensé autant d'argent pour construire des cabinets de toilette, tout de même?

M. Mann: Non, monsieur. Cela comprend aussi d'autres installations, comme les restaurants, les salles de repos, les douches et les armoires pour les débardeurs de Montréal.

M. McGrath: Je trouve que c'est trop d'argent pour l'aménité. Quel est le chiffre encore une fois?

M. Mann: Ce que nous avons dépensé jusque-là, ou ce que nous allons dépenser sous peu se chiffre à \$438,158.

M. Allmand: Ce sont des constructions séparées n'est-ce pas?

M. Mann: Ce sont des installations bien distinctes.

M. McGrath: A ce compte-là je trouve que les débardeurs de Montréal seront les mieux traités au monde.

M. Allmand: Ils travaillaient dans les pires conditions jusqu'ici.

Le président: A l'ordre.

M. Nesbitt: Pourquoi les cases, pour y cacher les objets volés?

M. Mann: Nous suivons les recommandations de la Commission Picard qui a examiné la situation industrielle dans les ports du Saint-Laurent.

M. McGrath: J'ai une question complémentaire concernant le même sujet. Quelle est la valeur totale de ce même genre d'installations dans les ports de Halifax et de Saint-Jean? Je ne voudrais pas qu'il soit fait de distinctions contre les débardeurs des Maritimes, et ceux de Saint-Jean.

M. Mann: Je n'ai pas ces chiffres-là en main, mais nous prévoyons des salles de toilette, des cafétérias etc. pour les ports de l'Atlantique aussi.

M. McGrath: Cases et douches?

M. Mann: Je ne crois pas que les cases et les douches soient comprises.

[Texte]

Mr. Horner: Mr. Mann, is there an overall policy laid down by the government with regard to establishing a Harbours Board port? For example, after a careful study you chose Halifax as one. Could other places be chosen if you so wanted, or is there some rule of one to a province or anything like that that you have to adhere to?

Mr. Mann: There is no criterion, and by the way we did not, if I may just point this out for the record, choose Halifax as one. The establishment of the National Harbours Board goes back to the results of a Gibb Commission report in the early thirties and the then existing local harbour commissions were replaced by a national body. There is no criterion as such. It is within the discretion of the Governor in Council, who can transfer to us property of the Crown federal under Section 8 of our Act.

• 1035

Mr. Horner: I stand corrected, Mr. Mann. I was referring to or thinking of containerization and the decision to make Halifax the containerization port. I see that the Harbours Board's operation from looking at their 1967 annual report actually makes a net profit. If this is the case, it might be to the advantage of some given area and to the advantage of the Harbours Board people—the government—to take over some additional harbours, because they are not necessarily an added cost.

If they are operated right you can make some money. This is the point I am trying to make, just to correct any fears that I am trying to build on some more expenses for the government, because I am concerned about that as well as some of the other members here. I noticed you made a little money in Vancouver in 1967. Could you give us some idea of your operation there, particularly in the light of last winter's problems? There apparently was grain in the elevators. I noticed that you can load 160,000 bushels a hour out of your elevators. That is only three elevators and there are a whole lot more elevators there than that operated by the grain companies. What was the real trouble with regards to that whole problem?

Mr. Mann: I will try to answer very concisely. First of all, we do not operate a single elevator in the harbour of Vancouver. We did own four elevators altogether. If you want to dignify No. 4 elevator with the appellation of elevator—it is a facility. We have sold two of these elevators to private interests. We would

[Interprétation]

M. Horner: Monsieur Mann, existe-t-il une politique d'ensemble établie par le gouvernement et d'après laquelle le Conseil des ports nationaux se choisit un port proprement dit? Par exemple, après une étude soignée, vous avez choisi Halifax comme port. Êtes-vous libres d'opter pour n'importe quel port ou y a-t-il un règlement quelconque indiquant un port par province ou quelque chose du genre?

M. Mann: Il n'y a pas de critère, et pendant que j'y pense, je pourrais peut-être signaler que nous n'avons pas choisi Halifax comme tel. L'établissement du Conseil des ports nationaux remonte aux recommandations de la Commission Gibb dans les années trente et les commissions portuaires locales de cette époque ont été remplacées par un organisme national. Il n'y a pas de critère comme tel. Le gouverneur en conseil peut à sa discrétion nous transférer une propriété de la couronne en vertu de l'article 8 de notre Loi.

M. Horner: Monsieur Mann, je songeais plutôt à la manutention des cadres et la décision de choisir Halifax comme site pour les containers. Je vois que d'après son rapport annuel de l'année 1967, le Conseil des ports nationaux accuse, en fait, un profit net. Et si c'est le cas, ce serait peut-être dans l'intérêt d'un secteur donné et des gens du Conseil des ports nationaux, c'est-à-dire le gouvernement, de prendre en main l'administration de quelques autres ports, sans que cela affecte les frais.

S'ils sont bien administrés, vous pouvez faire de l'argent. C'est ce que j'essaie de faire pour dissiper certaines craintes au sujet de prétendues dépenses supplémentaires que j'occasionnerais au gouvernement, car croyez-moi je m'en préoccupe aussi bien que d'autres députés ici. J'ai remarqué vous aviez fait un peu d'argent à Vancouver en 1967. Pourriez-vous nous donner une idée de l'exploitation que vous avez là-bas, particulièrement à la lumière des problèmes qui ont surgi l'hiver dernier. Il y avait paraît-il des céréales dans les élévateurs. J'ai remarqué que vous pouvez charger 160,000 boisseaux à l'heure avec vos élévateurs. Ce n'est que trois élévateurs, et vous en avez beaucoup plus qui sont exploités là-bas par les négociants en céréales. Quel était le vrai problème?

M. Mann: Je vais essayer de vous donner une réponse très concise. Tout d'abord, nous n'exploitons et n'administrons aucun élévateur au port de Vancouver. Il était un temps où nous possédions quatre élévateurs en tout. Si vous voulez donner de la dignité au terme élévateur, disons que c'est une installation.

[Text]

dearly like to sell the third one as well. We had it out for tender but the interest, shall we say, was less than enthusiastic.

We never did operate them because they were operated by the companies or pools that had a line of country elevators to back up because it was clearly realized that we could not, without such a back up of country elevators, be in the terminal operating business in Vancouver.

Coming back to the trouble of last year, I think it was very clearly established that the deficiency was not one of the port itself but of the supply and delivery of grain to the existing facilities. There was no criticism, as I understand it, of the storage and handling facilities at Vancouver, but there was criticism of the way the grain came to the port; in other words, the non-availability of grain for ships waiting for specific cargoes.

Mr. Horner: This is all very interesting, but the Alberta Wheat Pool elevator was never full, nor was it ever empty of dry No. 2 wheat, and I could not understand why ships were there supposedly waiting for grain. Grain appeared to be there and storage room appeared to be there. Do you operate the railroad going into the elevators or in and around them?

Mr. Mann: We do not.

Mr. Horner: Will you be operating any part of the harbour it is proposed to build at Roberts Bank?

Mr. Mann: At the moment the first operation will be one by a lessee, just as is the case in the Burrard Inlet part of Vancouver harbour. It will be a bulk plant operated by a lessee who holds a lease from us.

Mr. Horner: Are you aware because of the trouble in Vancouver last winter that now there are no ships coming back to Vancouver for grain? There are absolutely none. There will not be a boatload of grain go out of Vancouver now at the very earliest until April 25. There are 5,000 boxcars on the rails between, let us say, Alberta and Vancouver right now on the way to Vancouver, and we are going to be faced with another continued tie-up at Vancouver, if not right now, very, very shortly.

Do you think that the establishment of the Roberts Bank port will be a vast improve-

[Interpretation]

Nous en avons vendu deux à des intérêts privés et nous aimerions tellement vendre le troisième aussi. Nous avons lancé des offres mais l'intérêt manifesté était bien moins qu'enthousiaste.

Nous n'avons jamais administré les éleveurs car ils étaient exploités par les compagnies ou les syndicats du blé qui avaient toute une gamme d'élevateurs ruraux et sans l'appui de ces éleveurs ruraux nous n'aurions certainement pas pu administrer les éleveurs au terminus de Vancouver. Maintenant, pour en venir au problème de l'an dernier, je crois qu'il a été clairement établi que l'inefficacité ne provenait pas du port lui-même, mais de la fourniture et de la livraison des céréales aux installations déjà existantes. A ma connaissance, il n'y a pas eu de critique au sujet de la manutention et de l'entreposage des céréales à Vancouver, mais au sujet de la façon dont on transportait le grain jusqu'au port; en d'autres termes la non-disponibilité du grain pour les navires qui attendaient le chargement.

M. Horner: Tout cela est très intéressant mais l'élevateur appartenant au syndicat du blé de l'Alberta n'était jamais rempli, ni n'a-t-il été vidé du blé numéro 2, très sec, et je n'ai pas compris pourquoi les navires se trouvaient là dans l'attente des céréales. Les céréales étaient sur place et ce n'est pas l'espace d'entreposage qui manquait. C'est vous qui exploitez le chemin de fer qui se trouve au terminus, n'est-ce pas?

M. Mann: Non ce n'est pas nous.

M. Horner: Alors est-ce que vous allez exploiter une partie du port qui doit être construit à Roberts Bank?

M. Mann: Pour le moment la première opération sera assurée par un concessionnaire, tout comme c'est le cas à l'heure actuelle à Burrard Inlet, au port de Vancouver. Il s'agira d'une usine dont le fonctionnement sera assuré par un concessionnaire.

M. Horner: Savez-vous qu'en raison des difficultés à Vancouver l'hiver dernier, il n'y a pas de navires qui reviennent à Vancouver pour prendre les céréales? Il n'y en a pas un seul. Il n'y aura pas un seul chargement de grain à partir de Vancouver avant le 25 avril. Il y a 5000 wagons de marchandises sur les rails entre l'Alberta et Vancouver qui sont en ce moment en route pour Vancouver et nous aurons à faire face à un autre embouteillage à Vancouver, sinon à l'heure actuelle, du moins très prochainement.

Croyez-vous que la construction du port de Roberts Bank pourra constituer une amé-

[Texte]

ment over the Burrard Inlet port with regard to the handling of grain? I see Mr. Lloyd wanting to say something on that.

Mr. Lloyd: I am saying something to my colleague and Mr. Alton who happens to be familiar with the subject.

• 1040

Mr. Mann: I do not think there is a necessary inter-connection between what happens at Roberts Bank and what happens at Burrard Inlet. The grain facilities are all concentrated at the Burrard Inlet part of the harbour and there is no present plan in operation to have any grain facilities at Roberts Bank. So actually there is really not very much interaction at this juncture between Roberts Bank and Burrard Inlet. I am not familiar with the details of the grain shipments now. We have some figures that we can get very quickly on what has been shipped since January 1 of this year, we can probably get some estimates from Vancouver on cargoes fixed for the next little while and if these figures are of interest to the committee we could supply them.

Mr. Horner: Well, it is of interest. After things started to roll they finally got the ships loaded and cleaned out of there. But what concerns me is that it was such a sad experience that they are not coming back. There is no desire by shippers to come back to Vancouver because our harbour facilities have, in a sense, discouraged them.

Mr. Mann: Excuse me sir, but we have to make this very clear. I will let Mr. Alton make the point because he is very familiar with the situation and is responsible for looking after the care and cleaning of our grain operations.

Mr. Alton: Mr. Chairman, I must say that I disagree too. I thought the grain situation in Vancouver was fully discussed in the House. The grain board are the sellers of grain. Certainly it's not a case of the Harbours Board selling a lot of grain and not getting it out of the Prairies, where it is grown, into Vancouver.

As you said yourself, the elevators were half empty, some of them are still half empty, and unfortunately they are full of grain that has not been sold. They sent out the wet wheat to Vancouver to save it, there is quite a bit of it there, and I am quite sure that a back-up of your 5,000 cars, is quite conceivable. But if the elevators are full and there are

[Interprétation]

lioration comparativement au port de Burrard Inlet en ce qui concerne la manutention des grains? Je crois que M. Lloyd voudrait dire quelque chose à ce sujet.

M. Lloyd: Je suis en train de dire quelque chose à mon collègue, M. Alton, qui connaît très bien le sujet d'ailleurs.

M. Mann: Je ne crois pas qu'il y ait nécessairement un lien entre ce qui s'est produit à Roberts Bank et ce qui se produit à Burrard Inlet. Les aménagements pour les céréales sont concentrés à Burrard Inlet à l'heure actuelle et il n'y a pas de projet en vue à l'heure actuelle pour avoir des aménagements pour les céréales à Roberts Bank. Par conséquent il n'y a pas tellement d'infraction entre Roberts Bank et Burrard Inlet. Je ne connais pas les détails des expéditions de grain à l'heure actuelle. Nous avons certains chiffres, que nous pourrions obtenir très rapidement, sur les expéditions qui ont été faites depuis janvier cette année. Et, nous pourrions peut-être obtenir des estimations de Vancouver sur les cargaisons prévues d'ici quelque temps. Si le Comité est intéressé à les obtenir, nous pourrions vous les procurer.

M. Horner: Cela est intéressant oui. Une fois que les choses ont commencé à rouler, on a fini par charger les navires et les voir partir. Ce qui m'inquiète, c'est que l'expérience a été si malheureuse qu'ils ne reviennent pas. Les expéditeurs ne veulent pas revenir à Vancouver, en raison de nos aménagements portuaires qui les ont découragés.

M. Mann: Excusez-moi, mais il faut absolument que cela soit très clair. Je vais permettre à M. Alton de vous expliquer la situation, qu'il connaît très bien d'ailleurs. Il est d'ailleurs responsable de l'entretien de nos installations de grain et de céréales.

M. Alton: Je dois dire que je suis en désaccord moi aussi; je croyais que la situation des grains à Vancouver était discutée entièrement à la Chambre. C'est la Commission des grains qui vend le grain. Ce n'est sûrement pas la faute du Conseil des ports nationaux s'il s'est vendu beaucoup de blé qu'on n'a pu transporter des Prairies, où il pousse, jusqu'à Vancouver.

Comme vous l'avez dit vous-mêmes, les éleveurs étaient à demi-pleins, et il y en a encore qui le sont encore, ils sont malheureusement pleins de céréales qui n'ont pas encore été vendues. On a expédié le blé humide jusqu'à Vancouver pour essayer de le sauver, et il y en a une bonne quantité même, et je suis presque sûr qu'un recul de vos 5,000

[Text]

no ships there, what can be done? There again, the Harbours Board does not buy, sell or handle grain; that is done by the private trade and through a government agency. You say that these ships will not be coming back again. That may be true. We have heard expressions of a sea captain to that effect but he goes where he is told by his owners and charterers. It was a very sad experience. I am sure that some of these ships that were fixed for grain had more than one trip, with the result that they were anchored there so long that they are out of schedule—and they will be all bunched up again.

Mr. Horner: I am not specifically placing all the blame on the Harbours Board, but what I am saying, as a legislator is that we have established Vancouver as a National Harbours Board port.

Grain ships are not coming back because of a mess. Let us say the weather caused the mess, let us say somebody caused it, but the mess was there—there is no question about that. Now what can you people do as operators of Canada's major harbour on the west coast—in fact it is the only one you operate out there—to prohibit the recurrence of that mess? How you suggested that you are getting out of the elevator business, that the Roberts Bank port will have nothing to do with grain. To be quite honest with you, I shudder because there is nothing being done.

A couple of years ago, Mr. Mann, you were before this committee and you presented a great plan for the over-all modernization of the harbour in Vancouver. Well I can honestly say that I am not too impressed—because that is two years ago and I would like to think that some streamlining has been done since that time. But then we got the mess, and we have another mess building up right now.

• 1045

Mr. Mann: Mr. Horner, with all due respect, I think there are a number of elements in your statement that I would like to comment on. I think it is probably easier to say what we cannot do than what we can do.

Mr. Horner: We spent \$4.5 million at Halifax last year, about the same again this year. Every elevator you have, from looking at

[Interpretation]

wagons de marchandises est fort possible. Mais, si les élévateurs sont pleins et qu'il n'y a pas de navire, que faire? Encore une fois, ce n'est pas le Conseil des ports nationaux qui achète, vend ou manutentionne le blé. Cela se fait dans l'entreprise privée et par l'entremise d'une autre agence du gouvernement. Vous prétendez que ces navires ne reviendront pas, c'est peut-être vrai. Un capitaine nous a laissé entendre quelque chose du genre, mais le capitaine va où l'armateur où l'affrèteur l'envoie. Cela a été une expérience très malheureuse. Je suis sûr que certains navires, qui étaient destinés au transport des céréales, avaient plus d'un voyage à faire et ils sont demeurés ancrés au port si longtemps qu'ils sont en retard sur leur horaire et qu'ils arriveront tous ensemble une fois de plus.

M. Horner: Je ne blâme pas uniquement le Conseil des ports nationaux, mais ce que je dis à titre de législateur c'est que Vancouver est un port du Conseil des ports nationaux.

Les navires à grain ne reviennent pas, en raison de la pagaille qui existe; qu'elle soit causée par la température ou par quelqu'un, elle existe quand même. Il n'y a aucun doute à ce sujet. Et, alors, qu'est-ce que vous pourriez faire, à titre d'exploitants du plus important port du Canada sur la côte de l'Ouest, en fait, le seul port que vous exploitez là-bas, pour empêcher que cette situation ne se reproduise? Vous dites que vous voudriez abandonner l'exploitation des élévateurs; vous avez dit que le port de Roberts Bank ne s'occuperait plus des céréales. Pour être bien honnête, avec vous, je frissonne car il n'y a rien qui se fait.

Il y a quelques années, monsieur Mann, vous avez comparu devant le Comité et vous avez présenté un vaste programme de modernisation du port de Vancouver. Je puis honnêtement dire que je ne suis pas très impressionné, car cela remonte à deux ans et j'aimerais croire qu'il y a eu un peu de modernisation depuis ce temps. Mais il y a ensuite eu la pagaille, qui semble vouloir se reproduire de nouveau.

M. Mann: Monsieur Horner, avec tout le respect que je vous dois, j'aimerais faire quelques commentaires sur certains éléments de votre déclaration. Je crois que ce serait peut-être plus facile de vous dire que nous ne pouvons pas toujours faire ce que nous voulons.

M. Horner: Nous avons dépensé \$4.5 millions à Halifax l'an dernier, et environ le même montant cette année. Chacun de vos

[Texte]

your 1967 annual report, makes money. Vancouver made money, Churchill made money—unless I am looking at them wrong—Prescott made money, and Colborne made money. These are the ports that perhaps you should be spending a little money on, these are the ports that perhaps you should be modernizing to a far greater extent than you are.

Mr. Mann: Well, rightly or wrongly, it was felt by the private trade and by the government that the grain trade in the Vancouver context could be dealt with in the same way as the grain trade is being dealt with at the Lakehead where there is no public involvement at all in the ownership of grain elevators—and it is a system that operates rather efficiently.

Mr. Horner: This is not what you are doing at all the other ports?

Mr. Mann: May I just come to that later sir, because it will make it easier for presentation.

In Vancouver the confidence of the private sector was amply demonstrated by the fact that the Saskatchewan Wheat Board built what is considered one of the best facilities in the world today and at a cost I believe of 23 million dollars of the pool members money. It is further being supported by the fact that United Grain Growers saw fit to purchase our elevator, that Federal Grain saw fit to purchase our elevator, that Alberta Wheat Pool is putting additional investment into their elevator, that Federal Grain is thinking about additional investment in their facilities in Vancouver. I think this is a ringing testimonial for the confidence that the private sector has in the Port of Vancouver.

Now on last year's sad experience we are with you 100 per cent, because as port authority we regret the spillover and the spin-off on the reputation of the Port of Vancouver but it is something about which we as a port authority, unfortunately, can do very little, if anything. We are not in the business of selling the grain, as my colleague said, we are not in the business of transporting it to sea-board, we are not in the business of chartering the vessels, nor any port authority in the world in that kind of business.

Mr. Horner: I personally do not think, Mr. Mann, that you should be operating all the elevators out there, but I do think that there should be an over-all authority which will direct where the elevators will be built, to what specifications they will be built—in other words you do not want a little puny elevator that cannot load grain—and direct the modernization of the railroad facilities to

[Interprétation]

élevateurs, selon votre rapport annuel de 1967, fonctionne à profit, tout comme à Vancouver, Churchill, Prescott et Colborne, à moins que je comprenne mal. Voilà les ports où vous devriez peut-être dépenser un peu plus d'argent; voilà les ports que vous devriez peut-être moderniser un peu plus que vous ne le faites à l'heure actuelle.

M. Mann: A tort ou à raison, l'entreprise privée et le gouvernement ont pensé qu'il fallait traiter le commerce des céréales à Vancouver tout comme on le faisait à la tête des Grands lacs, où le public n'est pas engagé du tout dans l'exploitation des éleveurs et c'est un système qui fonctionne assez bien.

M. Horner: Ce n'est pas ce que vous faites dans tous les autres ports?

M. Mann: Pourrais-je revenir à ce sujet plus tard car la présentation en sera plus facile. À Vancouver, la confiance du secteur privé a été amplement démontrée par le fait que le Syndicat du blé de Saskatchewan a construit une installation qui est censée être une des meilleures et qui a coûté environ 23 millions. Cela est de plus appuyé par le fait que l'UGG a jugé bon d'acheter notre élévateur, de même que la *Federal Grain*, que le Syndicat du blé de l'Alberta investit un peu plus dans son propre élévateur. *Federal Grain* songe encore à investir un peu plus d'argent dans son élévateur de Vancouver. Je crois que cela témoigne bien de la confiance du secteur privé dans le port de Vancouver.

En ce qui concerne la malheureuse expérience de l'an dernier, nous sommes parfaitement d'accord car, à titre d'autorités portuaires, nous regrettons beaucoup les conséquences néfastes que cela aura sur la réputation du port de Vancouver, et c'est quelque chose au sujet de laquelle nous ne pouvons rien. Car nous ne faisons pas le commerce du blé, comme mon collègue l'a dit, ni le transport du blé jusqu'au littoral ni le nolisage des navires. Aucune priorité portuaire ne s'occupe de choses du genre.

M. Horner: Personnellement, je ne crois pas, monsieur Mann, que vous devriez administrer et exploiter tous les éleveurs, mais je crois qu'il devrait y avoir une autorité suprême, par exemple, qui décidera où seront construits les éleveurs, ainsi que les conditions et les spécifications. Autrement dit, on ne veut pas d'un petit élévateur qui ne pourrait contenir beaucoup de grain, et orienter

[Text]

those elevators. The railroad facilities to those elevators now are the crummiest that could ever be thought up and this is where the major ballup is. I thought you could whip in to Roberts Bank with a whole trainload of grain but apparently you are not even going to take grain in there. Now what is being done to modernize the railroad facilities? Have you any authority over the railroads?

Mr. Mann: No.

Mr. Horner: I know of one elevator where they could shunt in only seven cars at a time across a street and that was it—you had to go get another train to bring in seven more. Seven cars were all they could back up at that elevator—and it takes three minutes to unload a car. So there was a continual shunting of cars.

Mr. Mann: There is undoubtedly not the easiest situation on the south shore of Burrard Inlet. I think we should give the shinier side of the metal too—that the Saskatchewan Wheat Board elevator on the North Shore certainly has excellent rail facilities. I might point out that announcement was made recently of the purchase of Neptune terminals on the North Shore, which is adjacent to the Saskatchewan pool elevator, by Federal Grain. I will leave it to you, sir, and to the members of this committee to conjecture as to what might happen on the North Shore with

• 1050
regard to the erection of additional grain facilities by Federal Grain. Certainly there is no problem at all there about rail facilities. You have provision for unit trains there. We have constructed it in such a way that we have loop track capabilities for unit trains there.

Again, coming back to Roberts Bank, we are at this juncture creating in line with a master plan—and that master plan is being followed, sir, quite well—a port facility which initially will handle export coal, as this committee so well knows from the last session we had here, from the Crowsnest area to Japan. We are always ready and willing to deal with anyone who is interested in transporting commodities over any part of Vancouver harbour. Now, at this moment we have had no discussions at all with grain interests with regard to new facilities at Roberts Bank.

Mr. Horner: Leave Vancouver for a minute. Let us go up to Churchill. I noticed that recently the Russians are moving more and

[Interpretation]

ensuite vers les éleveurs les travaux de modernisation des aménagements ferroviaires. Les installations ferroviaires actuelles vers les éleveurs sont les pires qu'on puisse inventer. Et voilà l'une des principales raisons des difficultés. J'aurais cru qu'on pouvait s'amener à Roberts Bank avec un train complet de céréales, mais il semble qu'on n'y amènera rien du tout. Maintenant, qu'est-ce qui se fait en vue de la modernisation des installations ferroviaires? Avez-vous une autorité quelconque sur les chemins de fer?

M. Mann: Non.

M. Horner: Je connais un éleveur où l'on ne peut manœuvrer plus de sept wagons à la fois. Il faut un autre train pour en apporter sept autres. L'éleveur ne peut en recevoir que sept à la fois et, comme il faut trois minutes pour décharger un wagon, il y a toujours des embouteillages.

M. Mann: Ce n'est probablement pas la meilleure situation au monde que l'on trouve sur la rive sud du Burrard Inlet, mais je crois qu'il faut regarder l'autre côté de la médaille aussi. Le nouvel éleveur du Syndicat du blé de la Saskatchewan sur la rive nord a d'excellentes voies ferrées. Je pourrais peut-être vous signaler que la *Federal Grain* a acheté les éleveurs Neptune sur la rive nord, qui sont à côté de celui du Syndicat du blé de la Saskatchewan. Je vous laisserai donc monsieur, ainsi qu'aux membres du Comité, le soin de supposer ce qui pourrait arriver sur la rive nord si la *Federal Grain* aménageait d'autres éleveurs. Il n'y a sûrement pas de problème de voie ferrée là-bas. On peut y recevoir des trains homogènes grâce à une boucle d'évitement que nous y avons construite.

Maintenant, pour revenir à Roberts Bank, nous sommes en train d'aménager, dans le cadre d'un plan d'ensemble que nous suivons d'assez près, des installations portuaires où, au début, on pourra manutentionner le charbon d'exportation, comme le Comité le sait à la suite de la dernière séance que nous avons eue ici, destiné au Japon. Évidemment, nous sommes toujours disposés à traiter avec tous ceux qui sont disposés à transporter des produits sur n'importe quelle partie du port de Vancouver. A l'heure actuelle, nous n'avons pas communiqué avec les négociants en céréales au sujet des nouvelles installations à Roberts Bank.

M. Horner: Laissons Vancouver et parlons un peu de Churchill maintenant. J'ai remarqué que depuis quelque temps les Russes

[Texte]

more of their grain out of Churchill that they have purchased. What constitutes the length of season at Churchill? It is solely the weather or is it solely the shippers that decide to move in there, or what is it?

Mr. Mann: I think there are two factors, sir, interconnected. Basically it is the climatic situation and this determines also the insurance. I would like to ask Mr. Alton to talk about the insurance when I get through with the weather. The Port of Churchill is in a river and what happens is that in the fall the ice comes down the river in great chunks. This is freshwater we are dealing with now with a relatively lower salinity content. Therefore, it becomes difficult in the fall to hold the vessels at berth because the ice chunks are very impressive.

At that particular time, although the river is freezing over the bay and the open water because they are salt water, are clear. In the spring you have the exact reverse—pring meaning July in this case.—The river will be open but the bay still will be somewhat difficult for navigation. This has a bearing on the insurance rates and I want to turn this particular aspect over to my colleague.

Mr. E. J. Alton (Member, National Harbours Board): Mr. Chairman, in that connection, as you know all vessels are insured as themselves under a hull policy—covering the hull of the vessel and the machinery—and the cargo is also insured by the buyer or seller. The insurance companies have areas all throughout the world where they have dates where the rate varies under certain climatic conditions. The same thing applies in the Baltic Sea and all the rest of it, and they have classed Churchill in high rate insurance after certain dates.

I think you appreciate too that Churchill, as the Chairman says, is much farther south than Chidley Strait, which is still another 400 miles. You have to go from Churchill way up, around and down past Baffin Island before you get out in the open sea, and the ships have to be past a certain point in Chidley Strait by a certain date; otherwise their insurance is doubled and tripled, and so on. The rate of earnings on grain from Churchill has to be about the same as it is from the St. Lawrence River or the Atlantic Coast. Grain is hauled from Churchill to Liverpool, for example, for \$4 a ton. The earnings from grain in some cases, if they run into the high insurance rate, would not even pay the insurance, let alone the cost of transportation. As

[Interprétation]

transportent beaucoup plus de céréales à partir de Churchill. Quelle est la durée de la saison à Churchill? Est-ce que c'est la température qui décide quand y aller ou seulement les expéditeurs?

M. Mann: Il y a deux facteurs qui sont liés l'un à l'autre. Fondamentalement, c'est la température qui décide, et il y a aussi la question de l'assurance. J'aimerais demander à monsieur Alton de vous parler d'assurance une fois que j'en aurai fini avec la température. Le port de Churchill est situé dans une rivière et il se fait, qu'à l'automne, de gros blocs de glace descendent la rivière où l'eau est douce et le degré de salinité est relativement peu élevé. Par conséquent, il devient très difficile à l'automne de maintenir les navires à quai, parce que les blocs de glace sont assez impressionnants.

A ce moment-là, même si la rivière gèle, la baie et la haute mer sont libres de glace en raison de leur teneur en sel. Au printemps, vous avez exactement le contraire qui se produit. Dans ce cas, le printemps est au mois de juillet. La rivière sera libre de glace, mais il sera un peu difficile de naviguer dans la baie, ce qui influe sur les taux d'assurance. Et j'aimerais que M. Alton vous parle de cet aspect particulier de la question.

M. Alton (membre du Conseil des ports nationaux): A cet égard, monsieur le président, comme vous le savez, tous les navires sont assurés et la même police d'assurance couvre la coque et les machines, et la cargaison est aussi assurée par l'acheteur ou le vendeur. Les compagnies d'assurance ont des régions de par le monde où les taux varient en vertu de certaines conditions climatiques. La même chose se produit, par exemple, pour la mer Baltique et le secteur de Churchill est classé comme une région à tarif élevé après certaines dates.

Comme l'a dit le président d'ailleurs, Churchill est beaucoup plus au sud que *Chidley Strait* qui se trouve à 400 milles plus au nord encore. Mais il faut passer par Churchill et faire tout le tour, passer l'île de Baffin pour arriver en haute mer. Et il faut que les navires aient passé un certain endroit du détroit de Chidley avant une certaine date. Autrement, les assurances sont doublées et triplées. Les revenus des céréales qui partent de Churchill doivent être les mêmes que ceux des céréales qui partent du St-Laurent ou du littoral de l'Atlantique. On transporte les céréales de Churchill jusqu'à Liverpool à raison de \$4.00 la tonne. Et par conséquent, dans certains cas, si les taux d'assurance sont élevés les gains ne paieront même pas les assu-

[Text]

I say, the insurance is set on the international market.

Mr. Horner: You mentioned a number of companies operating in the insurance field in this regard. Would any of those companies be Canadian companies, by any chance?

• 1055

Mr. Alton: I could not say, sir. As far as insuring the grain, yes, conceivably, but not the hulls. The hulls are usually insured in the country of origin.

Mr. Horner: I am not talking about the hull. I am talking about the companies setting the insurance rates, stating that the boats have to get by Chidley Point before...

Mr. Alton: That is set primarily by the Baltic Exchange in London, England.

Mr. Horner: There would not be a Canadian company operating in that field?

Mr. Alton: I doubt it very much, sir; I would not be positive.

Mr. Horner: If we really wanted to lengthen the season and if we as a country thought that this port meant enough to us, what do you think about our taking it upon ourselves to insure the grain ships going out of the port with a federal insurance agency?

Mr. Alton: I would say that has possibilities, but whether or not they want to get into that activity I do not know. I was going to say that the Russians who insure every thing themselves, the grain and hull have said that they will go in at a later date, and we have told them, "If you come in the middle of January we will see that there is grain there to be loaded."

Mr. Horner: In other words, they have more confidence in our ports than we have. A terrible thing, would you not say?

Mr. Alton: I would not say "confidence in our ports"...

Mr. Horner: Mr. Chairman, I have a whole host of other questions, but I want to be generous with the Committee.

Mr. Skoberg: Mr. Chairman, I was wondering roughly how many ports we have in Canada that are not under the National Harbours Board authority.

[Interpretation]

rances, sans parler des frais de transport. Et comme je l'ai dit, les primes d'assurance sont établies d'après le marché international.

M. Horner: Il y a un certain nombre de compagnies d'assurance dans ce domaine n'est-ce pas? Est-ce qu'il y a des compagnies canadiennes par hasard?

M. Alton: Je ne saurais vous le dire, monsieur. Pour ce qui est de l'assurance des céréales, oui, c'est possible, mais non pas pour les coques. Les coques sont normalement assurées dans le pays d'origine.

M. Horner: Je ne parle pas de la coque mais je parle des compagnies qui fixent les primes d'assurance en précisant qu'il faut absolument que les navires aient doublé Chidley Point avant une certaine date...

M. Alton: Je crois que les primes sont établies par le *Baltic Exchange* à Londres (Angleterre).

M. Horner: Il n'existe pas de compagnie canadienne dans ce domaine alors?

M. Alton: J'en doute, je ne puis l'affirmer.

M. Horner: Si nous voulons prolonger la raison et si le port a suffisamment d'importance pour nous, pourquoi ne pas assurer nous-mêmes, par l'entremise d'une agence fédérale, les céréaliers qui sortent du port?

M. Alton: Cette idée offre certaines possibilités. Je ne sais pas si le gouvernement serait disposé à s'engager dans ce genre d'activités. J'allais dire que les Russes qui assurent eux-mêmes les céréales et la coque, ont déjà dit qu'ils viendraient plus tard et on leur a dit: «Si vous venez à la mi-janvier, nous verrons à ce qu'il y ait des céréales à charger.»

M. Horner: En d'autres termes, ils ont plus confiance en nos ports que nous? C'est terrible n'est-ce pas?

M. Alton: Je ne dirais pas «confiance en nos ports»...

M. Horner: J'ai tout un tas d'autres questions, mais je ne veux pas prendre tout le temps disponible.

M. Skoberg: Monsieur le président, je me demande combien avons-nous de ports au Canada qui ne relèvent pas du Conseil des ports nationaux?

[Texte]

Mr. Mann: Offhand I would say about 300 if one is generous in the definition of a port.

Mr. Skoberg: How many do we have under the authority of the Harbours Board?

Mr. Mann: Twelve.

Mr. Skoberg: You have about 300 outside of your authority and you control twelve?

Mr. Mann: When I say ports, I suppose one has to talk about anything that has a wharf. One has to find an acceptable definition. We have the larger ports, generally.

Mr. Skoberg: But not all of them. One of the problems that I believe we heard most often on on tour of the Atlantic provinces was along the lines of too many authorities having jurisdiction over these various ports, and these people did not know who to turn to for instruction and recommendation. I am just wondering whether in your opinion you not do feel that it would be more realistic to have all ports under one authority. Of course, that authority in my opinion should be the Canadian Transport Commission—all authorities; the St. Lawrence Seaway and the National Harbours Board as well. Do you not think this move should be made?

Mr. Mann: Mr. Chairman, I hesitate to forego the pleasure of having our Board appear before this very committee on the problem that Mr. Skoberg outlines. As late as March 24, the Minister of Transport, to whom we report, made a statement that it was his hope that the question of harbour administration would be referred to this Committee and we are looking forward to very interesting discussions with you gentlemen on this very aspect on which we will have some very decided views. If I may reserve any comments that our organization has on this matter until that time, I think, Mr. Skoberg, this would probably be best.

Mr. Skoberg: Further to what Mr. Horner just said with regard to the Vancouver port facilities—and it was suggested, I do believe, that some other government agency was responsible for the movement of grain into the elevators in so far as trackage was concerned—do you have any consultations with the other government agencies that are responsible for the over-all movement of all merchandise, including grain in this particular case?

Mr. Mann: There is extensive consultation with the Canadian Wheat Board in respect of elevators under our jurisdiction and generally

[Interprétation]

M. Mann: Je dirais environ 300 si l'on veut être généreux au sujet de la définition d'un port.

M. Skoberg: Combien relèvent du Conseil des ports nationaux?

M. Mann: 12

M. Skoberg: Vous en avez environ 300 qui ne relèvent pas de votre autorité et vous n'en contrôlez que douze?

M. Mann: Quand je dis port, je parle de toutes installations qui comportent un quai. Si vous trouvez que c'est une définition acceptable. Nous contrôlons les plus importants.

M. Skoberg: Mais pas tous. Un des problèmes qui revient le plus souvent dans les provinces de l'Atlantique, c'est qu'il y a trop d'autorités sur ces ports. Ces gens ne savent pas à qui s'adresser pour les instructions ou recommandations. Je me demandais si, selon vous, il ne serait pas plus pratique que tous les ports relèvent d'une même autorité? Et cette autorité, bien entendu, devrait être la Commission canadienne des transports, la Commission des ports et la Voie maritime du Saint-Laurent. Croyez-vous que cela devrait se faire?

M. Mann: J'hésite à renoncer aux plaisirs de comparaître devant votre Comité au sujet des problèmes que M. Skoberg mentionne. Le 24 mars, le ministre des transports a déclaré qu'il espérait que la question de l'administration des ports serait transmise à votre Comité. Nous prévoyons avoir des entretiens très intéressants avec vous, messieurs, sur cette question même. Et nous aurons des vues très claires à exprimer là-dessus. Je veux donc réserver les commentaires du Conseil jusqu'à ce que cette occasion se présente. Je crois que ce serait préférable.

M. Skoberg: Pour faire suite à ce que vient de dire M. Horner au sujet du port de Vancouver, on a dit, je pense, que d'autres organismes du gouvernement étaient responsables du transport des céréales vers les éleveurs en ce qui concerne les voies ferrées. Est-ce que vous consultez les autres organismes du gouvernement qui sont responsables du mouvement général de toutes les marchandises, y compris les céréales?

M. Mann: Nous consultons souvent la Commission canadienne du blé au sujet des éleveurs qui relèvent de notre juridiction et

[Text]

the grain outflow. We have this consultation. We also have, of course a relationship with the Board of Grain Commissioners with respect to some of our elevators and we work closely with the departments of Agriculture and Trade and Commerce and other people who are concerned with these matters.

Mr. Horner: Just a quick supplementary. Do you have a representative with the Canada Grains Council which has just been established?

• 1100

Mr. Mann: Like all government organizations we are not members of the Canada Grains Council, but we have a representative by way of an observer, I believe.

Mr. Skoberg: Did you have a representative at the recent agricultural congress that has just been held?

Mr. Mann: No, sir.

Mr. Skoberg: Were you invited?

Mr. Mann: I do not think so.

Mr. Skoberg: Do you have any employees that you negotiate with directly?

Mr. Mann: Yes.

Mr. Skoberg: When are these negotiations up for renewal?

Mr. Mann: We have quite a host of agreements. I believe there are in excess of 20 across the system and these come up currently.

Mr. Skoberg: Has your Board given any consideration to asking the Minister of Labour to appoint a mediator to sit in on the negotiations from the beginning?

Mr. Mann: No.

Mr. Skoberg: Such as the railways did in this last situation?

Mr. Mann: No.

Mr. Skoberg: Would you give that consideration?

Mr. Mann: We certainly will.

Mr. Skoberg: I believe we had one brief before us on our tour in regard to the facility at Port aux Basques. Does this come under your authority?

Mr. Mann: No, this is the Department of Transport, sir.

[Interpretation]

aussi du mouvement de grains. Nous avons aussi des rapports permanents avec la Commission canadienne des grains au sujet de certains de nos élévateurs et nous travaillons aussi en étroite collaboration avec les ministères de l'Agriculture et du Commerce et d'autres personnes qui s'intéressent à ces questions.

M. Horner: Est-ce que vous avez des représentants au sein de la Commission canadienne des céréales qui vient d'être établie?

M. Mann: Comme toutes les agences du gouvernement nous ne faisons pas partie de cette Commission mais nous avons un représentant à titre d'observateur, je pense.

M. Skoberg: Aviez-vous un représentant au récent congrès de l'agriculture?

M. Mann: Non.

M. Skoberg: Est-ce que vous avez été invités?

M. Mann: Je ne crois pas.

M. Skoberg: Est-ce que vous avez des employés avec qui vous négociez directement.

M. Mann: Oui.

M. Skoberg: Quand ces négociations devront-elles recommencer?

M. Mann: Nous avons toutes sortes d'accords, plus d'une vingtaine, je pense, qu'il y en a plus de 20 en tout qui reviennent périodiquement.

M. Skoberg: Avez-vous songé à demander au ministre du travail de désigner un médiateur pour participer à ces négociations dès le début?

M. Mann: Non.

M. Skoberg: Comme l'ont fait les chemins de fer récemment.

M. Mann: Non.

M. Skoberg: Est-ce que vous l'envisager.

M. Mann: Certainement.

M. Skoberg: Je pense qu'on a eu un mémoire pendant notre voyage concernant les installations de Port-aux-Basques. Est-ce que cela relève de votre compétence?

M. Mann: Non, du ministère des Transports.

[Texte]

Mr. Skoberg: You have nothing whatever to do with the port there?

Mr. Mann: No.

Mr. Skoberg: This is another one of the problems, of course, that the people in the entire nation are faced with at this time.

I believe the last time we were here together, Mr. Mann, we discussed the provision of facilities in the line of cranes, and it was suggested that a heavier crane would be needed at Halifax. I am wondering whether or not the National Harbours Board are going to supply this facility, this new crane.

Mr. Mann: Yes. I am not sure whether we are talking about heavy lift cranes in general, Mr. Skoberg, or whether we are talking specifically about the container crane. As I recall our discussion the last time, I think it was in relation to the container crane.

Mr. Skoberg: This is true, this is the heavy lift crane...

Mr. Mann: The answer to that is yes.

Mr. Skoberg: You will be supplying this new crane?

Mr. Mann: Yes. We are making arrangements for the acquisition of container crane facilities at Halifax, which will be under lease on a payback from the lessee.

Mr. Skoberg: And I believe at the same time it has been pretty definitely established that in order to attract traffic these facilities must be made available. Is it the position of the National Harbours Board to install suitable facilities such as these cranes for the handling of containerization traffic?

Mr. Mann: I do not think, sir, with all respect, that it was quite clearly established whether the actual physical availability of a container crane actually attracts traffic.

I think I recall saying to this Committee the last time we appeared before you that notwithstanding the non-existence of a container crane at Montreal, Manchester Lines and Furness Withy made a decision to run to Montreal; notwithstanding the non-existence of a container crane at Quebec, Canadian Pacific made a decision to go to Quebec; notwithstanding the non-existence of container cranes at either Halifax or Saint John, the British-Canadian-Belgian consortium made a decision to run to Halifax, so there is really no convincing proof at all that the physical existence of a crane will in itself be sufficient to attract the traffic. Our general policy is

[Interprétation]

M. Skoberg: Vous n'avez rien à faire à ce port?

M. Mann: Non.

M. Skoberg: C'est un autre problème qui se pose à la nation en ce moment. La dernière fois, monsieur Mann, que nous nous sommes rencontrés, nous avons discuté le projet des installations en ce qui concerne les grues. A Halifax, on a proposé qu'on aurait besoin d'une grue lourde. Je me demande si la Commission des ports nationaux fournira ces installations et cette nouvelle grue.

M. Mann: Oui. Je ne suis pas sûr si nous parlons ici de grues lourdes en général ou expressément des grues pour containers. Je me souviens que notre discussion, la dernière fois, portait sur les grues à containers.

M. Skoberg: Exactement, c'est la grue lourde.

M. Mann: La réponse est oui.

M. Skoberg: Vous fournirez cette nouvelle grue.

M. Mann: Oui. Nous prenons des dispositions pour l'acquisition d'installation de grues à containers à Halifax sur la base d'une location, et qui seront remboursées par le locataire.

M. Skoberg: En même temps, il a été nettement établi que, pour attirer de la clientèle, il faut que ces installations existent. Est-ce que la Commission des ports nationaux a l'intention d'établir des installations appropriées comme ces grues afin de manœuvrer le trafic à containers.

M. Mann: Je ne pense pas qu'il a été clairement établi que l'accessibilité matérielle de ces grues à cadres attirent vraiment de la clientèle.

Je crois avoir dit la dernière fois que nous avons comparu ici que nonobstant la non-existence d'une grue à cadres à Montréal, nonobstant la non-existence de cette installation à Québec également, le Pacifique-Canadien a décidé d'aller s'établir à Québec et nonobstant la non-existence de ces installations à Halifax et à Saint-Jean, le consortium britannique canadien belge a décidé d'aller à Halifax. Par conséquent, la preuve n'est pas convaincante du tout, que l'existence de ces grues à *containers* suffira pour attirer la clientèle. Notre politique générale c'est que nous installerons ces services en prévision raisonnable de la circulation.

[Text]

that we will build facilities in reasonable anticipation of traffic.

Mr. Skoberg: Do you not agree that the facility must be there to attract the smaller users, so that they can come in and make use of the facility that is there?

Mr. Mann: When you talk about smaller users, we have difficulties with regard to the container trade. If we are talking about combination vessels that carry containers and bread-bulk freight, what we call ordinary conventional break-bulk freight, in certain cases it may definitely be uneconomic for a ship to proceed to a container crane to unload the few containers it has on deck and then to be tugged and moved to another wharf where there is a shed available which handles its normal general cargo. We have, however, mobile equipment available at some of our ports for the handling of a few deckload containers. This is the case in Saint John and I think there is some available in Halifax as well.

Mr. Skoberg: Mr. Mann, it has been indicated that the National Harbours Board will provide the cranes, although naturally making a charge to the user sufficient to amortize its outlays over a period of years. Is this the statement that you made to the press?

Mr. Mann: Yes. We have a container policy which I think was filed with this Committee the last time we appeared. I have a copy of it. It is just four paragraphs long. Do you want me to read it?

● 1105

Mr. Skoberg: It is all right.

Mr. Mann: It is on record with the Committee in any event.

Mr. Skoberg: That is fine. It says that the National Harbours Board will provide the cranes. How do you determine when and where you will provide these cranes?

Mr. Mann: If there is a reasonable indication of the traffic that is available we will provide cranes and make arrangements with the users for a recovery of our investment.

Mr. Skoberg: And how will you determine if there are a sufficient number of users who are willing to use a particular port? Do you have consultants or...

Mr. Mann: By discussions with shipping companies, by studying the market outlook, and so on.

Mr. Skoberg: Thank you.

[Interpretation]

M. Skoberg: Ne croyez-vous pas que cela doit exister pour attirer les petits clients qui pourront se servir de ces installations existantes.

M. Mann: En parlant des petits clients, nous avons des difficultés du côté des cadres. Si vous parlez de vaisseaux combinés qui transportent des *containers* et des marchandises en vrac, il peut dans certains cas ne pas être rentable de se servir d'une grue à cadres pour décharger les quelques cadres qui se trouvent à bord et ensuite, se rendre à un autre quai où il y a un hangar pour décharger la cargaison usuelle. Mais nous avons des équipements mobiles à certains de nos ports pour la manutention de ces cadres. C'est le cas à Saint-Jean et à Halifax également, je pense.

M. Skoberg: On a dit que la Commission des ports nationaux fournira les grues. Évidemment, elle exigera des frais des usagers pour amortir ses dépenses pendant quelques années. Est-ce que c'est la déclaration que vous avez faite devant la presse?

M. Mann: Oui, nous avons une ligne de conduite des cadres qui, je crois, a été exposé au Comité la dernière fois. J'en ai un exemplaire, il n'y a que quatre alinéas que je pourrais vous lire si cela vous convient.

M. Skoberg: Oui, d'accord.

M. Mann: De toute façon, c'est porté au compte rendu au comité.

M. Skoberg: On dit que la Commission des ports nationaux fournira les grues. Comment vous arrangez-vous pour savoir quand et où on les fournira.

M. Mann: S'il y a une indication raisonnable du trafic, nous fournirons des grues et prendrons des dispositions avec les usagers pour recouvrir notre investissement.

M. Skoberg: Comment déterminerez-vous si le nombre d'usagers, qui utiliseront ce port, est suffisant? Est-ce que vous avez des consultants, monsieur Mann?

M. Mann: Les discussions avec des expéditeurs et en étudiant les perspectives du marché et ainsi de suite.

M. Skoberg: Merci.

[Texte]

The Chairman: Mr. Rock.

Mr. Rock: Mr. Chairman, I do not know if Mr. Lloyd can answer these questions or Mr. Mann. I am confused about the operations of the Jacques Cartier Bridge. Why is the Jacques Cartier Bridge in the estimates and not the Champlain Bridge or anything else? You have here that the estimated amount needed for 1969-70 is \$800,000, while last year it was \$430,000, which is close to a 100 per cent increase. I have looked through this as well as through your financial statements, and I cannot see a connection one way or the other. I cannot see any explanation anywhere why you have close to a 100 per cent increase. I would like to have an explanation of this.

Mr. Lloyd: Perhaps I might answer this question, Mr. Chairman, because it has to do with the matter of financing and the figures in the estimates. Do you have a copy of the 1967 report?

Mr. Rock: Yes.

Mr. Lloyd: If you will turn to page 42 you will notice a statement of income and expense for the year ended December 31, 1967, for the Jacques Cartier Bridge. The only income it has...

Mr. Rock: Just a moment. Where does it show the Jacques Cartier Bridge?

Mr. Lloyd: At the top of page 42. The page is not numbered but it should be 42.

Mr. Rock: Yes.

Mr. Lloyd: You find the balance sheet at the top of the page and the bottom half of the page contains the statement of income and expenditures. I draw your attention to the operating income. Easement rentals which is the only income of the Jacques Cartier Bridge, is \$129,313. The bridge must be operated and maintained, and the cost of doing this in 1967 was \$839,000. So, the net operating loss, not counting interest but in this particular case including depreciation in the amount of \$203,000, is \$710,000.

However, under the provisions of the National Harbours Board Act, which permits us to seek a budgetary appropriation to cover the net operating expense, we cannot recover depreciation, so the first thing you have to do is deduct the \$203,000 and your net operating loss then becomes approximately \$500,000 for 1967.

As I said, the Jacques Cartier Bridge does not impose any tolls. There is an outstanding

[Interprétation]

Le président: Monsieur Rock.

M. Rock: Monsieur le président, je ne sais pas si monsieur Lloyd peut répondre à ces questions ou M. Mann. Je m'intéresse à l'exploitation du pont de Jacques-Cartier; il se trouve dans les crédits mais non pas le pont Champlain ni aucun autre. Le fait que vous avez une somme estimative nécessaire pour 1969-1970, \$800,000 alors que l'an dernier, c'était \$430,000, soit une augmentation de près de 100 p. 100. J'ai parcouru tout cela de même que votre bilan financier et je ne vois aucune explication nulle part pour cette augmentation de près de 100 p. 100. Je voudrais des éclaircissements à ce sujet.

M. Lloyd: Monsieur le président, je pourrais peut-être répondre à cette question. Il s'agit du financement et les chiffres dans les crédits. Est-ce que vous avez un exemplaire du rapport de 1967?

M. Rock: Oui.

M. Lloyd: Vous y verrez à la page 42 une déclaration des revenus et des dépenses pour l'année financière qui s'est terminée le 31 décembre 1967 pour le pont Jacques-Cartier. Le seul revenu, ..

M. Rock: Un instant que je trouve le pont Jacques-Cartier.

M. Lloyd: Au haut de la page 42. Les pages ne sont pas numérotées mais cela devrait être à la page 42.

M. Rock: Oui.

M. Lloyd: Vous y trouverez le bilan financier au haut de la page et en bas une déclaration du revenu et des dépenses. J'attire votre attention sur le revenu d'exploitation et sur les locations. Le seul revenu du Pont Jacques-Cartier, est de \$129,913. Le pont doit être exploité et entretenu et les dépenses en 1967 ont été de \$839,000. Par conséquent, la perte nette d'exploitation sans compter les intérêts, mais y compris dans ce cas la dépréciation qui s'est élevée à \$203,000, était de \$710,000.

Mais en vertu de la Loi sur les ports nationaux qui nous permet de demander des appropriations pour couvrir les frais nets d'exploitation, nous ne pouvons pas recouvrer la dépréciation. Par conséquent, il nous faut d'abord revenir au chiffre de \$203,000 et votre perte d'exploitation devient d'environ \$500,000 pour 1967.

Comme je l'ai dit, le pont Jacques-Cartier n'a pas de péage. Il y a un passif en souf-

[Text]

liability to the Government of Canada. It is a matter that has been under discussion, I believe, more actively recently with respect to a settlement with the Province of Quebec on the matter of the liability of the federal government, and there is no expectation that any interest can be paid on any loans at this rate because we have to come to the Government of Canada to get the operating expense.

Mr. Rock: Just a moment. You did. . .

Mr. Lloyd: You asked about the difference between this and the Champlain Bridge. Why was the Champlain Bridge treated differently in the accounts from the Jacques Cartier Bridge? I am pointing out, first of all, the position of the Jacques Cartier Bridge. Were you going to ask a question at this point?

• 1110

Mr. Rock: Yes. You mentioned that you have no revenues whatsoever, and yet in your statement. . .

Mr. Lloyd: No toll revenue. We have some easement rentals, that is all.

Mr. Rock: Yes, but you have an agreement with the Province of Quebec and their share was \$744,000.

Mr. Lloyd: No, no. This is an old outstanding liability which. . .

Mr. Rock: Which they never pay, is that. . .

Mr. Lloyd: Which they have not settled. Negotiations are now taking place to try to bring this matter into a settlement position, along with some others.

Mr. Rock: But do you not think your system of bringing something back from the past year into this year is not the proper system? You should actually show the expenditures as they should be, rather than playing around and making things complicated, as they are.

Mr. Lloyd: I must say that it takes time to change things, sir. The National Harbours Board realizes, as you do, that it needs to change some of the information systems. There has been filed with you this year from the Treasury Board, not from us, a new form of presentation of the estimates, and we hope that even that will be improved on before it is used next year.

I intimated earlier that you have four different classes of votes in one section of the Blue Book, and on a page at the back you

[Interpretation]

france au gouvernement du Canada. Je crois que cela a été discuté activement récemment au sujet d'un règlement possible avec la province de Québec pour ce qui est de la répartition du passif. Avec le gouvernement fédéral on ne peut s'attendre à ce que des intérêts puissent être payés à l'égard des prêts à ce taux parce qu'il nous faut nous adresser au gouvernement pour obtenir nos frais d'exploitation.

M. Rock: Un instant.

M. Lloyd: Vous demandez la différence entre cela et le pont Champlain. Pourquoi traite-t-on différemment le pont Champlain dans les comptes que le pont Jacques-Cartier. Je vous signale qu'elle est la situation du pont Jacques-Cartier. Est-ce que vous avez une autre question à poser monsieur Rock.

M. Rock: Oui. Vous dites que vous n'avez pas de revenu du tout, et pourtant dans le bilan. . .

M. Lloyd: Pas de revenu de péage, mais nous avons des revenus de location, c'est tout.

M. Rock: Oui, mais vous avez un accord avec la province de Québec pour leur partage qui s'élève à \$744,000.

M. Lloyd: Non, non, c'est un passif depuis longtemps en souffrance.

M. Rock: Qui n'a jamais été payé.

M. Lloyd: Qui n'a jamais été réglé. Il y a des négociations en ce moment pour régler cette question et d'autres aussi.

M. Rock: Ne croyez-vous pas que ce système de rapporter une affaire de l'année dernière à cette année n'est pas le système approprié? Il y aurait lieu d'indiquer les dépenses telles qu'elles devraient être au lieu de s'amuser à compliquer les choses comme ils le font.

M. Lloyd: Je dois répondre qu'il faut du temps pour modifier un système, monsieur. La Commission des ports nationaux, se rend compte elle-même, autant que vous, qu'il y a lieu de changer certains de nos réseaux d'information. Cette année, le Conseil du Trésor vous a adressé une nouvelle formule de présentation des prévisions budgétaires, et nous espérons que même cela sera amélioré avant d'être encore utilisé l'an prochain.

J'ai estimé, plus tôt, que vous avez quatre différentes catégories de crédits dans un chapitre du Livre bleu, et sur une page à la fin,

[Texte]

have some details, and then further on you find another vote under a loan vote.

I have tried to simplify as much as I could, but there are certain special cases, such as the Jacques Cartier Bridge, which we can ask to have treated separately and apart from harbour operations. It is not related to pure harbour operations. The Federal Government may have decided, because a bridge was necessary to cross the harbour at that point, that it had some involvement in it, as it did, and can undertake to meet certain costs in connection with it; or it may agree that tolls should be discontinued, as it did. It was unfortunate. Had we continued tolls for a few years after that difficulty with collection was discovered a few years back, I am quite sure, to the best of my judgment, that that debt would be pretty well eliminated. But the tolls were not continued. This was a decision that was made, and presumably for good reasons.

On the other hand, the Champlain Bridge is a toll bridge and it was projected, at the estimated rate of expenditure and the estimated toll revenue, that in due time, over a period of years, it would reach a traffic volume which would enable it to pay not only all of its operating expenses but its interest on the debt incurred and an allowance for depreciation, as well.

I am going to ask you, if you do not mind, to look at the Champlain Bridge by way of contrast. At the bottom of page 43, under the operating statement, you will find the bridge tolls at \$2 million and sundry receipts, making a total of \$2,066,771 as operating income; and the operating expenses at \$1,213,000, which includes an allowance for depreciation of \$432,000; and we do have an operating income then, after depreciation at the Champlain Bridge, of \$853,000. But the expense for interest on the capital debts is \$2,660,000, and we have not paid that interest.

We did not have the earnings. It is carried as interest in arrears of \$9 million on the balance sheet. Up above you will see \$9 million carried. This is in arrears. But it was reasonably expected that with the tolls, or perhaps with some adjustment of the tolls that might be considered, we could in time overtake the interest in arrears, and therefore you would treat that account as a loan operation. It is voted for under loan vote L180.

Originally the loans of the money obtained for this purpose were voted as loans and included in the government's balance sheet as recoverable assets. That is not so in the case of the Jacques Cartier Bridge.

[Interprétation]

vous avez des détails, et finalement, vous trouvez un autre crédit sous la rubrique «Crédit de prêt.»

J'ai essayé de simplifier du mieux que j'ai pu, mais il y a certains cas spéciaux comme celui du pont Jacques-Cartier, où nous pouvons demander que cela soit détaché de l'exploitation des ports. Cela n'a pas rapport à l'exploitation réelle des ports. Le gouvernement fédéral a peut-être décidé, parce qu'un pont est nécessaire pour traverser le port à cet endroit-là, qu'il y était relié de quelque façon, et en l'étant, qu'il peut payer certains frais à l'égard de ce port, ou qu'il peut convenir qu'on devrait faire disparaître le péage. C'est ce qu'il a fait. Ce fut malheureux. Si nous avions conservé le péage encore quelques années, après que cette irrégularité dans la perception a été découverte, il y a quelques années, je suis sûr, au mieux de mon jugement, que cette dette serait presque éliminée. Mais le péage n'a pas été maintenu. Cette décision a été prise pour de bonnes raisons, j'imagine.

D'autre part, le pont Champlain est un pont à péage et on a prévu, au taux estimatif des dépenses et du revenu estimatif du péage que, au cours d'une période donnée, on en arriverait à un volume de circulation qui permettrait de payer, non seulement tous les frais d'exploitation, mais aussi les intérêts sur la dette engagée et une allocation pour la dépréciation également.

Je vous demande de comparer le pont Champlain. Au bas de la page 43, sous le bilan d'exploitation, vous y trouverez 2 millions de dollars de péage, totalisant \$2,066,771 comme revenus d'exploitation; et les dépenses d'exploitation sont de \$1,213,000, ce qui comprend une allocation de dépréciation de \$432,000; et nous avons un revenu d'exploitation après dépréciation, au pont Champlain, de \$853,000. Mais les frais d'intérêt sur la dette sont de 2.66 millions de dollars et nous n'avons pas payé ces intérêts.

Nous n'avions pas les revenus. Il y a aussi des arriérés de 9 millions de dollars d'intérêts sur la feuille du bilan. Au-dessus, vous verrez que 9 millions de dollars sont réservés. Ce sont des arriérés. Mais, on s'attendait raisonnablement avec les péages ou un rajustement des péages qui pourrait être envisagé, de pouvoir, avec le temps, rattraper ces arriérés d'intérêts, et que par conséquent, le compte pourrait être considéré comme une opération de prêts. Cela se trouve au crédit de prêt L180. Auparavant, les prêts d'argent obtenus à cette fin étaient votés comme prêts et inclus dans le bilan du gouvernement comme actif récupérable. Mais ce n'est pas le cas pour le

[Text]

That is about the best explanation I can give you at the moment.

Mr. Rock: It seems that the government has built bridges in the areas where the widest span existed rather than the shortest. They could have built a bridge with a span about one-fifth of that one and saved one-fifth of the cost.

• 1115

Would you try in future to make sure that certain figures in your annual report are the figures that will appear in the estimates? I mean they do not appear, one with the other. You would have to search and would have to call in some other accountant to figure this out. This is what we would have to do.

Mr. Lloyd: The estimates are exactly that. They are budgetary estimates, and these are reports of actual expenditures. You would like to see a comparison of the budgeted expenditure with the actual expenditure? Is that what you are asking?

Mr. Rock: I could put it the other way then. At least that the amount for the previous year, which to me, should be correct and the amount which was actually expended—there should be a direct connection.

Mr. Lloyd: We can certainly take that under consideration, Mr. Chairman. The reason we can do so, and say that quite honestly and mean it, is that the National Harbours Board two years ago undertook to establish its own financial services branch and has chartered accountants, the equivalent C G A's on staff at Vancouver, Montreal, and in the Halifax-Saint John region. Similar bodies of assistant analysts have started, as of January 1, 1969, a new information reporting system, so that at the end of 1969 we will be in the position to introduce a new form of financial reporting which my colleagues and I would like to see.

Mr. Rock: Very good.

Mr. Allmand: Mr. Chairman, may I ask a brief supplementary on this?

The Chairman: Yes.

Mr. Allmand: Does the City of Montreal contribute in any way by providing services as the bridge goes from one part of Montreal to another? I am thinking about snow removal and paving and sidewalk maintenance.

[Interpretation]

pont Jacques-Cartier. C'est à peu près la meilleure explication que je peux vous donner maintenant.

M. Rock: On semble avoir construit des ponts là où la rivière était le plus large plutôt que le moins large. On aurait pu construire un pont avec un cinquième de travée en moins et ainsi, on aurait pu épargner un cinquième du coût.

A l'avenir chercherez-vous à vous assurer que certains chiffres qui figurent dans votre rapport annuel seront ceux qui paraîtront dans les prévisions budgétaires? Ils ne correspondent pas du tout. Il faudrait faire des recherches et il faudrait demander à un comptable de démêler tout cela. C'est ce qu'il nous faudrait faire.

M. Lloyd: Les prévisions budgétaires sont exactes. Vous avez dans un cas les dépenses prévues et dans l'autre cas les dépenses réelles. Vous aimeriez que les deux soient comparées? Est-ce cela que vous demandez?

M. Rock: Je pourrais m'exprimer autrement, alors. Au moins, que le montant pour l'année précédente, qui, pour moi, doit être la somme exacte, et le montant qui est réellement dépensé soient reliés directement entre eux.

M. Lloyd: Nous pouvons certainement y songer, monsieur le président. La raison pour laquelle nous pourrions le faire et le dire très sincèrement, est que la Commission des ports nationaux, il y a deux ans, a établi sa propre direction des services financiers, et a des comptables agréés, équivalents des C. A. du personnel à Vancouver, à Montréal, et dans la région Halifax-Saint-Jean. Un personnel semblable d'analystes adjoints a commencé, le premier janvier 1969, pour un nouveau système d'information, de sorte qu'à la fin de 1969, nous serons en mesure de présenter une nouvelle formule de rapport financier que mes collègues et moi aimerions voir.

M. Rock: Très bien.

M. Allmand: Monsieur le président, est-ce que je peux poser une question supplémentaire à ce sujet?

Le président: Oui.

M. Allmand: Est-ce que la ville de Montréal contribue de quelque façon en assurant des services puisque le pont va d'une partie de Montréal à une autre? Je pense à l'enlèvement de la neige, au pavage, à l'entretien des trottoirs.

[Texte]

Mr. Lloyd: The answer is no.

Mr. Mann: There is no contribution by the City of Montreal?

Mr. Alimand: I know there is none in money, but I thought perhaps they might provide certain services.

Mr. Mann: No, not at all. It is entirely our responsibility.

Mr. Rock: I have one final question. There have been statements in newspapers to the effect that you were expanding the harbour facilities towards the east of Montreal. Are you contemplating building any harbour facility on the south shore and, if so, would there be any municipal objection in those areas?

Mr. Mann: I will take the second part first. "The south shore", of course, bearing in mind the harbour limits of Montreal, is a very wide term, because the harbour limits in Montreal go right down to the Port of Sorel. It is conceivable that if concrete plans materialize, as they might, for some south shore location, that there would be objections from some of the municipalities. Certainly this would be a matter for consultation with the municipalities concerned.

Coming to the first part of the question, we must also take into consideration the need for harbour facilities on the south shore. These needs are being studied. There is nothing concrete at this point.

The Chairman: Mr. Pringle?

Mr. Pringle: To get back, for a moment, to Mr. Horner's questioning on the port facilities in Vancouver this year, I understand that there were some complaints from the shipping people on the congestion of boats and loading facilities, and so on. Have you received complaints, from the actual grain companies that were handling the grain, about your facilities there at the present time?

Mr. Mann: No, sir. The grain companies realized very well, being in the business, that the difficulties were not the fault of the harbour facilities but of the system by which grain was made available.

Mr. Pringle: Do you feel that the grain companies are now satisfied with the facilities that you have. Do you have some plans for improved facilities for grain in the Vancouver area? What is the situation?

[Interprétation]

M. Lloyd: La réponse est non.

M. Mann: Il n'y a pas de contribution de la part de Montréal?

M. Allmand: Je sais qu'elle ne fournit pas d'argent, mais peut-être certains services.

M. Mann: Pas du tout. Cela relève entièrement de notre responsabilité.

M. Rock: Une dernière question. On a dit, dans les journaux, que vous étendiez les installations portuaires vers l'est de Montréal. Est-ce que vous songez à construire des installations portuaires sur la rive Sud? Et dans ce cas, est-ce qu'il y a des objections des municipalités de la région?

M. Mann: Commençons par la deuxième partie. Étant données les limites du port de Montréal, la «rive Sud» est très vaste, parce que les limites du port de Montréal vont jusqu'au port de Sorel. Il est concevable, si les plans se concrétisent, ce qui pourrait arriver qu'il y aurait des objections de la part de certaines municipalités. Il y a là certainement une question de consultation avec ces municipalités.

Pour ce qui est de la première partie de la question, nous devons certainement tenir compte du besoin d'installations portuaires sur la rive Sud également. Et ces besoins sont étudiés en ce moment. On en est venu à rien de concret jusqu'ici.

Le président: Monsieur Pringle?

M. Pringle: Je vais revenir, si on me le permet, à la question de M. Horner au sujet des installations portuaires de Vancouver cette année. Si je comprends bien, il y a eu des plaintes de la part des expéditeurs au sujet de la congestion de navires et des installations de chargement. Est-ce que vous avez reçu des plaintes des négociants en grain qui manutentionnaient le grain dans vos propres installations?

M. Mann: Non, monsieur. Ces négociants en grains se rendent très bien compte que les difficultés ne sont pas la faute de la Commission des ports nationaux, mais du système qui rendait le grain disponible.

M. Pringle: Est-ce que vous croyez que les négociants en grains sont satisfaits des installations que vous avez? Est-ce que vous avez des plans d'amélioration de vos installations dans le port de Vancouver en ce qui concerne les céréales? Quelle est la situation?

[Text]

• 1120

[Interpretation]

I know we have a temporary situation. I think it is only fair to say that a number of these boats were diverted from areas where there were dock strikes and this was the reason they came in. Some of them came in on speculation and got in the way of everybody. Although we had a weather situation, on the one hand, aggravating the facilities to get the grain there, we also had a situation in which boats nobody had ever heard of were coming in. Therefore, the situation was not quite as bad as it seemed.

I raise this matter because, looking to the future, it is very important that the people on the Prairies be satisfied that they are going to be able to ship grain out of Vancouver. The last thing we would want anyone to suggest is that the Vancouver port is not as good a port as you can make it, as a terminal for shipping grain to the rest of the world. And what about the harbour itself? Is it able to accommodate the ships of the near future?

Mr. Mann: Yes sir. Again, with regard to the elevator facilities, as we have tried to outline earlier, it is the private sector that has assumed and is increasingly assuming responsibility for the ownership of grain elevators. They have always operated them under lease, some of the facilities being leased from us. The terminals in Vancouver are in effect Prairie interests. You have the Alberta pool, the Sask Pool, Federal Grain and the UGG—all Prairie interests. So they have a very intimate connection and a very great interest with the Prairies.

On the second part of your question, Mr. Pringle, yes, we are looking towards increasing ship sizes for bulk shipments—and grain is a bulk shipment. We have made arrangements with the Department of Public Works for the deepening of the First Narrows channel from 39 to 50 feet below water.

Mr. Pringle: Will this then accommodate the grain-handling ships that are now plying the seas?

Mr. Mann: Yes indeed.

Mr. Pringle: And do you anticipate that the ships of the future will require a further deepening of the First Narrows?

Mr. Mann: Not for quite some time to come, sir.

Mr. Pringle: In other words, you are not projecting the possibility of ships being of a

Je sais que la situation est temporaire. Il serait juste de dire que certains navires ont été détournés des régions où il y a eu des grèves de débardeurs et c'était leur raison de venir. Certains d'entre eux sont venus pour spéculer et on nui à tout le monde. Bien que, d'une part, la température était défavorable, ce qui aggravait les difficultés à amener les céréales, d'autre part, nous avons aussi eu une situation où des navires nous arrivaient dont nous n'avions jamais entendu parler.

Si l'on se tourne vers l'avenir, il est très important pour les gens des Prairies d'être convaincus qu'ils pourront expédier des céréales par Vancouver. La dernière chose qu'on voudrait que quelqu'un suggère, c'est que le port de Vancouver n'est pas un port aussi idéal qu'il devrait l'être pour l'expédition de céréales vers le reste du monde. Que dire du port lui-même? Peut-il recevoir les navires qui viendront très prochainement?

M. Mann: Oui, monsieur. Pour ce qui est des élévateurs, comme nous avons essayé de l'expliquer tout à l'heure, c'est le secteur privé qui en a toujours été, et en est de plus en plus fréquemment, propriétaire. Il les a toujours exploités sous bail en louant de nous certaines des installations. Les terminus de Vancouver appartiennent en fait à des exploitants des Prairies. Il y a l'Alberta Pool, le Saskatchewan Pool, la Federal Grain et l'UGG, qui sont toutes des entreprises des Prairies. Tous leurs intérêts sont donc dans les Prairies. Pour ce qui est de la deuxième partie de votre question, monsieur Pringle, oui, nous voulons augmenter la taille des navires pour le transport des marchandises en vrac, ce qui est le cas des céréales. Nous avons pris des dispositions, de concert avec le ministère des Travaux publics pour faire creuser le chenal First Narrows plus en profondeur, à 50 pieds au-dessous du niveau de l'eau, au lieu de 39.

M. Pringle: Est-ce que cela permettra d'accueillir les navires de transport de céréales qui naviguent actuellement par mer?

M. Mann: Oui.

M. Pringle: Et prévoyez-vous que pour les navires de l'avenir, il faudra creuser encore plus en profondeur le chenal de First Narrows?

M. Mann: Pas pour un bon bout de temps, monsieur.

M. Pringle: Autrement dit, vous ne prévoyez pas, avant encore bien des années, la

[Texte]

size that they could not be accommodated through the First Narrows for many years to come?

Mr. Mann: Not for the type of shipments, sir, that can be expected. There has been a lot of talk about the giant ships. The biggest ones actually in service are I think now 312,000 tons and there are bigger ones projected. Once you get to those sizes, they are almost invariably liquid bulk carriers, namely oil, running from one point to another. On the dry cargo bulk there has indeed been an increase in the size but not at all in that magnitude. The magnitude that the dry bulk carrier has increased to can certainly be accommodated for quite some time by the deepening of the First Narrows.

Mr. Pringle: Departing from that line for a moment, what about containerization and the facilities for container operations in the Vancouver Harbour. Could you comment on that?

Mr. Mann: We recently had our port manager in Vancouver in Japan to deal with the big six Japanese steamship lines who are showing interest in running into Vancouver. We are expecting a mission from the Japanese steamship lines in Vancouver at the beginning of April, and we are hoping to have further discussions with them. Discussions so far have been very fruitful. We think that we can accommodate their needs very easily at Vancouver Harbour. At the moment a container facility is projected at Centennial Pier which should be able to take the demands of the Japanese shipping companies for the time being.

Mr. Pringle: Do you have a completion date which might indicate when it will be in operation.

Mr. Mann: Mr. Stratton might be able to tell you more about the lead time for the container crane.

Mr. Stratton: Delivery is one year. We awarded the contract just a week ago.

Mr. Pringle: So we could look forward to container operation at Vancouver Harbour some time during 1970?

[Interprétation]

possibilité que des navires aient de telles dimensions qu'ils ne puissent naviguer dans le chenal de First Narrows?

M. Mann: Pas, monsieur, pour le genre d'expéditions que l'on peut s'attendre à avoir. On a beaucoup parlé des navires géants. Les plus gros navires qui soient en service actuellement ont, je crois, 312,000 tonneaux, et l'on en projette de plus gros. Dans cette taille-là, il s'agit presque toujours de navires de transport des marchandises liquides en vrac, soit du pétrole, entre un point et un autre. Dans le cas des cargaisons de marchandises sèches en vrac, la taille des navires a augmenté, mais pas dans une telle proportion. Les navires de la taille de ceux que l'on a actuellement pour le transport des marchandises en vrac pourront assurément être accueillis pendant encore un bon bout de temps dans le First Narrows, une fois qu'on l'aura creusé davantage en profondeur.

M. Pringle: Si nous pouvons nous écarter un instant de cette question, qu'en est-il du transport par cadres et des installations pour ce genre de transport dans le port de Vancouver? Est-ce que vous pourriez nous donner des renseignements à ce sujet?

M. Mann: Récemment, notre directeur du port à Vancouver est allé au Japon pour traiter avec les six grandes compagnies d'expédition maritime du Japon qui désirent venir au port de Vancouver. Nous attendons une délégation de ces compagnies japonaises à Vancouver au début d'avril, et nous espérons avoir d'autres entretiens avec elles. Les entretiens ont été très fructueux, jusqu'ici. Nous pensons pouvoir répondre à leurs besoins très facilement au port de Vancouver. Pour le moment, on a prévu des installations pour le transport par cadres au *Centennial Pier*, et elles devraient pouvoir satisfaire aux exigences des compagnies d'expédition japonaises, pour le moment.

M. Pringle: Est-ce que vous avez prévu une date pour la fin des travaux, qui nous permettrait de savoir quand les installations pourront entrer en service?

M. Mann: M. Stratton pourrait vous en dire plus long sur la date prévue pour la grue de chargement et de déchargement des cadres.

M. Stratton: La livraison est prévue pour dans un an. Nous avons adjugé le contrat il y a tout juste une semaine.

M. Pringle: Nous pouvons donc nous attendre à ce que le port de Vancouver soit équipé pour le transport par cadres au cours de 1970?

[Text]

[Interpretation]

● 1125

Mr. Stratton: Early 1970.

Mr. Mann: Might I point out, for the record, that what we are talking about there is a full-scale cellular ship container operation. We have been handling containers in Vancouver for quite some time but these were in smaller quantities; we are talking about scheduled container vessel services.

Mr. Pringle: I was referring to the same thing. Now could you tell me how the harbour limits for your jurisdiction are established?

Mr. Mann: They are normally established, sir, by Order in Council. That is the normal procedure.

Mr. Pringle: And who makes the recommendation?

Mr. Mann: I think you are probably referring specifically to the harbour limits at Vancouver that were enlarged two years ago. These were on our recommendation. It was discussed with the Department of Transport, the Minister and I think with the local Harbour Commission, and the Order in Council then issued to increase the harbour limits of Vancouver.

Mr. Pringle: In view of the jurisdiction relating to the Roberts Bank situation and the fact that it is really served, in effect, by a terminal railroad, do you think that the future of the port could be hampered in any way by the use of the port by other provinces which will undoubtedly be shipping potash and quite possibly when, some day, the Prairie farmers who have built their terminals in the Vancouver Harbour might be inclined to also build some over in Roberts Bank.

Mr. Horner: Blame it all on the Prairie farmers!

Mr. Pringle: Do you feel that there are problems in this particular respect which we should be endeavouring to solve at the present time?

Mr. Mann: I can answer one part of the question but not the other. I can say that in so far as we as a port authority are concerned, we have made amply sure that the interests of producers outside the Province of British Columbia have been protected in the first lease that we have written. The lease we have written with Kaiser Coal Limited pro-

M. Stratton: Au début de 1970.

M. Mann: Permettez-moi de faire remarquer, pour le compte rendu, que ce dont nous parlons ici, c'est une exploitation complète de transport par cadres par navires à cellules. Il y a pas mal de temps que nous nous occupons du transport par cadres à Vancouver, mais en petites quantités; nous parlons maintenant d'un service régulier de navires pour le transport par cadres.

M. Pringle: C'est bien de cela que je voulais parler. Pourriez-vous me dire comment sont établies les limites du port en ce qui concerne notre juridiction?

M. Mann: Elles sont normalement fixées par décret du conseil, monsieur. C'est la façon habituelle de procéder.

M. Pringle: Et de qui vient la recommandation?

M. Mann: Je pense que vous voulez parler expressément des limites du port de Vancouver, qui ont été élargies il y a deux ans. Cela s'est fait sur notre recommandation. La question a été débattue avec le ministère des Transports, avec le ministre et, je crois, avec la Commission locale du port, puis un décret du conseil a étendu les limites du port de Vancouver.

M. Pringle: Étant donné la juridiction sur la situation de Roberts Bank et le fait qu'il est desservi, en fait, par un chemin de fer terminus, croyez-vous que l'avenir du port pourrait être mis en danger pour l'utilisation de ce dernier par d'autres provinces qui, sans aucun doute, voudront expédier de la potasse, et peut-être même lorsqu'un jour, les cultivateurs de l'Ouest qui ont construit leurs terminus au port de Vancouver pourront vouloir en construire aussi quelques-uns à Roberts Banks?

M. Horner: Mettez tout sur le dos des cultivateurs de l'Ouest!

M. Pringle: Estimez-vous qu'il y ait, à cet égard, des problèmes que nous devrions essayer de résoudre dès maintenant?

M. Mann: Je peux répondre à une partie de la question, mais pas à l'autre. Je peux dire que pour notre part, en tant qu'autorité portuaire, nous nous sommes bien assurés que les intérêts des producteurs à l'extérieur de la province de la Colombie-Britannique soient protégés dans le premier bail que nous avons signé. Le bail que nous avons signé avec la

[Texte]

vides for nondiscriminatory treatment of other coal shipments, and since the terminal is dedicated to the shipment of coal that is all we had to worry about at that time. We have also made it amply clear to all the railways concerned that we expect them to operate jointly as soon as they put the first wheel on property under the jurisdiction of the National Harbours Board.

Now I am somewhat less knowledgeable about the railway situation but I understand that there is an arrangement between the line-haul carriers and B.C. Hydro with regard to the link between them and the ensuing railfeed into Roberts Bank which allows non-discriminatory treatment for shipments from all railways.

Mr. Pringle: Thank you very much. There is just one more point I would like to make. How is wharfage for small commercial vessels and small pleasure crafts within the Vancouver Harbour handled?

Mr. Mann: I would ask Mr. Alton, our traffic man, to deal with that question.

Mr. Alton: Sir there are in Vancouver several private marinas, yacht clubs and so on, and they handle the most of that. Now we do have two places where small craft can come in. However, they are known as fishermen's terminals and the commercial fishermen have prior rights of berthing. We discourage ordinary yachts or pleasure boats. The only time they are permitted in is by making an arrangement with a fisherman for the use of his berth when he is out, say, in the height of the fishing season. If the fisherman says a certain person can have his berth, we permit it. We have a higher rate for pleasure boats than for fishing craft.

• 1130

We are sometimes at odds with the private operators because they say that our rates are maybe too low. So we do discourage this. The Harbour Board does not provide any facilities for private pleasure crafts but we do for fishing.

Mr. Pringle: Do you feel that facilities for fishing vessels are adequate at the present time or that they should be increased?

[Interprétation]

Kaiser Coal Limited prévoit un traitement sans distinction injuste des autres expéditions de charbon, et étant donné que ce terminus est consacré à l'expédition du charbon, c'est tout ce dont il nous a fallu nous soucier pour le moment. Nous avons aussi déclaré très clairement à tous les chemins de fer intéressés que nous voulions qu'ils mènent une exploitation conjointe dès qu'ils mettraient la première roue sur des biens qui relèvent de la juridiction du Conseil des ports nationaux.

Je suis un peu moins au courant de la situation des chemins de fer, mais, si je comprends bien, il y a un accord entre les transporteurs et la *B.C. Hydro* pour ce qui est du lien entre ces derniers et le chemin de fer de Roberts Bank, et cet accord prévoit un traitement sans distinction injuste pour les expéditions amenées par toutes les lignes de chemin de fer.

M. Pringle: Merci beaucoup. J'ai juste une autre observation à faire. Comment sont les quais pour les petits navires commerciaux ou les petits bateaux de plaisance dans le port de Vancouver?

M. Mann: Je vais demander à M. Alton, qui est chargé de la circulation, de répondre à cette question.

M. Alton: Monsieur, il y a à Vancouver plusieurs petits ports de plaisance privés, clubs de yacht, etc., et ce sont eux qui s'en occupent surtout. Nous avons deux endroits où les petits bateaux puissent entrer, mais ils sont désignés comme terminus pour les pêcheurs, et les pêcheurs commerciaux ont toujours la priorité pour le mouillage. Nous évitons les yachts ou les bateaux de plaisance ordinaires. Ils ne peuvent mouiller que s'ils se mettent d'accord avec un pêcheur pour utiliser son poste de mouillage lorsque ce dernier ne s'en sert pas, pendant la grande saison de pêche, par exemple. Si le pêcheur dit que telle personne peut utiliser son poste de mouillage, nous donnons l'autorisation. Nous avons un tarif plus élevé pour les bateaux de plaisance que pour les bateaux de pêche.

Nous sommes parfois en désaccord avec les exploitants privés, qui disent que nos tarifs sont trop bas. Par conséquent, nous essayons d'éviter la chose. La Commission du port ne fournit pas d'installations pour les bateaux de plaisance privés, mais elle en fournit pour les bateaux de pêche.

M. Pringle: Estimez-vous que les installations pour les bateaux de pêche sont suffisantes à l'heure actuelle, ou que l'on devrait les augmenter?

[Text]

Mr. Alton: There have been requests for increase in facilities for fishing craft. We have one in Falls Creek and one in the main harbour.

The big question now is where do they want to go. Some say they do not want it in the main harbour and some say they do, and right now we are studying that situation. We have had several conferences with the fishermen and the fishing operators associations to try to get all the views about what should be done with the fishing industry in Vancouver harbour.

Mr. Pringle: Thank you very much, Mr. Chairman.

Mr. Allmand: I would like to clear up a few points with respect to questions that were asked this morning. When we were discussing the facilities for the longshoremen in Montreal and the cost of these new facilities, it was not brought out how many longshoremen are served by these facilities which I think would help people to understand that the investment was worth while. How many longshoremen approximately would be served by the facilities in Montreal?

Mr. Mann: It fluctuates with the season, but there are several thousands of them. We are dealing with great numbers there.

Mr. Allmand: The last time you were here, Mr. Mann, we were discussing the construction of container facilities and you pointed out that in Montreal the Manchester Liners preferred to build their own crane. You said that it was your policy, however, that you would build cranes and put them at the disposal of the shipping company on a repayment basis. At that time I did not enquire into what sort of system that would be, but I wonder if you would explain. Is this a lease basis or do they finally pay you back completely and own the crane at the end of the repayment period?

Mr. Mann: Actually, it is repayment over a period of time, but I think the ownership title remains with us at the end of that period. We expect to amortize our entire cost of such crane facilities over a period of time out of annual payments made by the lessee.

Mr. Allmand: It is always a case that a container port facility would only be used by one steamship company or one consortium of steamship companies? Would there ever be a

[Interpretation]

M. Alton: On nous a demandé d'augmenter les installations pour les bateaux de pêche. Nous en avons à Falls Creek, et dans le port principal.

La grande question, maintenant, c'est de savoir où ils veulent aller. Certains veulent des installations dans le port principal, d'autres non. Nous étudions la situation à l'heure actuelle. Nous avons eu plusieurs assemblées avec les pêcheurs et les associations d'exploitants de l'industrie de la pêche pour essayer d'avoir tous les points de vue sur les mesures à prendre pour l'industrie de la pêche dans le port de Vancouver.

M. Pringle: Merci beaucoup.

M. Allmand: Pour mettre au clair certains points qui ont été soulevés ce matin, lorsque nous avons discuté des installations pour les débardeurs à Montréal ainsi que le coût de ces nouvelles installations, nous n'avons pas mentionné le nombre de débardeurs en cause, ce qui, je crois, aiderait un peu à faire comprendre le bien-fondé du placement. Environ combien de débardeurs seraient desservis par les installations à Montréal?

M. Mann: Cela varie avec les saisons, mais il y en a plusieurs milliers. Leur nombre est considérable, monsieur.

M. Allmand: La dernière fois que vous êtes venu, monsieur Mann, nous avons discuté la question de la construction des installations pour le système de cadres et vous nous avez signalé qu'à Montréal, la *Manchester Lines* préférerait construire leur propre grue. Vous avez dit toutefois que votre ligne de conduite était de construire les grues et les mettre à la disposition de la compagnie de navigation sur une base de remboursement. A ce moment-là, je n'ai pas cherché à savoir de quel genre de système il s'agirait, mais est-ce que vous pourriez nous l'expliquer. Est-ce qu'il s'agit d'un bail ou est-ce qu'ils vous remboursent au complet et deviennent propriétaires de cette grue à la fin de la période de remboursement?

M. Mann: En fait, il s'agit d'un remboursement sur une certaine période, mais je crois que nous en sommes toujours propriétaire à la fin de cette période. Nous prévoyons toutefois amortir le coût complet de ces grues sur une certaine période de temps grâce aux versements annuels des sociétés en cause.

M. Allmand: Est-il toujours question que l'installation portuaire pour les cadres servirait uniquement pour une seule compagnie de navigation ou un seul groupe de compagnies

[Texte]

case where a container port facility might be available to any type of container ship that might come into that port?

• 1135

Mr. Mann: Actually, sir, that is so. What you will likely find in Halifax is that the facility there will be used by more than the vessels of the consortium to which we referred earlier. We have provided for this. There is freedom for other lines to use the Manchester terminal in Montreal, although the degree of utilization by Manchester makes it somewhat impractical to put too much more traffic through that facility.

Generally, when you look at container terminals, there are two general types that are emerging in the world today—the terminal that is being leased by the port authority to what is in most cases a consortium of steamship companies for their particular traffic, or there is the type of a common user terminal. There is one, I think, in New York now that would be available by arrangement for any steamship company.

In effect what happens is, because you are dealing with scheduled services—and container services tend to be much more closely scheduled than ordinary conventional break bulk services—and because of the requirement to assure a fast turn around on a guaranteed basis, even the common user terminals tend to have preferential treatment in sequence for a number of companies.

Mr. Allmand: I presume, however, that once container facilities are built and a steamship line became aware of those facilities and wanted to use them—for example, the Quebec City ones for Canadian Pacific; I am sure that Canadian Pacific and the National Harbours Board would be able to work out an arrangement if this would bring more traffic into that port.

Mr. Mann: I see no great difficulty with that.

Mr. Allmand: So far as I understand, the facilities for Canadian Pacific in Quebec City would not be that much overtaxed anyway.

Mr. Mann: We have not completed our negotiations with Canadian Pacific yet.

Mr. Allmand: With respect to this terminal operations concept, you said that the eastern ports in Canada have not adopted this type of operation. Does this mean that the ports in Montreal; Quebec City; Saint John, New Brunswick and Halifax have not adopted this procedure and all these ports are on the old

[Interprétation]

de navigation? Est-ce qu'il y aura un jour une situation, par exemple, où les installations pour les cadres dans un port seraient mises à la disposition de n'importe quel navire à cadres qui entrerait dans le port?

M. Mann: En fait, monsieur, c'est déjà le cas. Ce que vous trouverez probablement à Halifax c'est que les installations desserviront plus que les navires du groupe de sociétés mentionné plus tôt. Nous avons prévu cette situation. D'autres lignes peuvent employer le terminus de la *Manchester* à Montréal, bien que le degré dont Manchester en fera usage, le rende presque inaccessible aux autres sociétés.

Normalement, quand vous songez aux terminus de cadres, il y en a deux genres qu'on retient. D'abord le terminus qui est loué à bail par l'autorité portuaire à un groupe de sociétés de navigation pour leur propre usage, et le genre de terminus de cadres mis à la disposition de tous les usagers. Il y en a un à New York, à l'heure actuelle, qui pourrait par une entente, être mis à la disposition de n'importe quelle société de navigation.

Évidemment ce qui se produit c'est que, comme il s'agit de service à horaires fixes, et les services de cadres ont habituellement un horaire beaucoup plus fixe que les transporteurs ordinaires en vrac, et comme il faut assurer et même garantir un voyage rapide, même les usagers des terminus en commun jouissent d'un traitement préférentiel.

M. Allmand: Je suppose, cependant, qu'une fois les installations aménagées pour les cadres et que la société de navigation en prend connaissance, et veut s'en servir, comme, par exemple, les installations du Pacifique-Canadien à Québec. Je suis sûr que le Pacifique-Canadien et le Conseil des ports nationaux pourraient s'entendre de façon à attirer une plus forte clientèle à ce port.

M. Mann: Je ne vois aucune difficulté à ce sujet.

M. Allmand: Si j'ai bien compris, les installations à Québec ne seraient pas grevées de trop de droits de toute façon.

M. Mann: Nous n'avons pas encore terminé nos négociations avec le Pacific Canadien.

M. Allmand: Au sujet de ce système des terminus, vous avez dit que les ports de l'est du Canada ne l'ont pas encore adopté. Est-ce que cela veut dire que les ports de Montréal et de Québec, Saint-Jean (Nouveau-Brunswick) et Halifax n'ont pas encore adopté ce système et que tous ces ports conservent tou-

[Text]

system where the shipping company is fully responsible for the goods until they leave? I just want to get this clarified.

Mr. Alton: Yes, at present this is so and it has been in the past, but as my Chairman, Mr. Mann, has said this in-house study is completed and copies went out two days ago to the interested associations such as the Shipping Federation of Canada and the importers and exporters association, and so on, with all the broad outlines of what a terminal operation is and why it should be accepted, and so on. We hope from the discussions we will have in the next couple of months—I hope it will be over by then—that this will be adopted satisfactorily to the importers, the exporters, the steamship operators, and so on.

Our task force, which has been working on this, has talked to literally hundreds of people who have the same idea, that we should adopt a terminal operation which, as I say, is the practice in our competing ports in New York, Newark, Baltimore, Philadelphia and Chicago and many of these other places.

Mr. Allmand: What about the European ports, Antwerp, Rotterdam, and so on?

Mr. Alton: They are just a little different. In Antwerp or Rotterdam they may run everything. They discharge the ships and so on, but that is not the custom in North America. Most of the North American bills of lading out of the U.K. and the Continent have what they call a "London clause" which gives the steamship the right, if it so elects, to do its own cargo handling. As I say, for hundreds of years the system has been that the ship will discharge a cargo at a safe place ashore, and that was it.

The American ports, like Montreal and Halifax and Saint John, our eastern ports, operated that way many years ago, but they have switched from the present type of operation of the Atlantic and St. Lawrence River ports to the terminal operation. They did that perhaps 15 years ago. I have been pushing this for the last 10 years or more and people are now gradually coming to see that this is the proper way of doing it in the Canadian and American context.

[Interpretation]

jours l'ancien système où la compagnie de navigation est entièrement responsable des marchandises jusqu'à leur départ? Je voudrais simplement tirer cette question au clair.

M. Alton: Oui, c'est ce qui arrive à l'heure actuelle et c'est ce qui a existé dans le passé. Mais comme l'a dit le président, monsieur Mann, tout à l'heure, cette étude interne est terminée et des exemplaires en ont été envoyés il y a deux jours aux associations intéressées, comme la *Shipping Federation of Canada* et les associations d'importateurs et d'exportateurs, et ainsi de suite, dans lesquelles on donne les grandes lignes de ce qu'est le système des terminus, pourquoi on devrait l'accepter, et ainsi de suite. Nous espérons, qu'après les entretiens que nous aurons d'ici quelques mois, et j'espère que tout sera terminé d'ici là, cette méthode sera adoptée par les importateurs, les exportateurs, les transporteurs, et ainsi de suite.

Notre équipe spéciale qui travaille sur cette question, a parlé à des centaines de personnes qui ont la même idée selon laquelle nous devrions adopter le système des terminus qui, comme je l'ai dit, est la méthode adoptée dans les ports concurrentiels de New York, Newark, Baltimore, Philadelphie et Chicago, et beaucoup d'autres endroits.

M. Allmand: Qu'en est-il des ports européens, Antwerp, Rotterdam, et ainsi de suite?

M. Alton: Ils sont un peu différents. A Antwerp et à Rotterdam, c'est l'autorité portuaire qui mène tout, qui décharge les navires, et ainsi de suite. Mais ce n'est pas le cas en Amérique du Nord. La plupart des connaissances d'expéditions vers les États-Unis en provenance du Royaume-Uni et du continent ont, ce qu'on appelle une «disposition de Londres», qui donne à la compagnie de navigation le droit, si elle le désire, de faire la manutention de ses propres marchandises. Et depuis des siècles, le système qui existait était que le navire déchargeait les marchandises, les mettait en sécurité sur la terre ferme, et c'était tout.

Les ports américains, comme Montréal, Halifax et Saint-Jean, nos ports de l'est, ont exploité selon ce système durant bon nombre d'années mais ils ont abandonné le système actuellement en vigueur dans les ports de l'Atlantique et du fleuve Saint-Laurent pour adopter le système des terminus. Ils l'ont fait il y a peut-être quinze ans. J'appuie cette thèse personnellement, depuis au moins dix ans, et enfin les gens commencent à comprendre que c'est la bonne façon de procéder dans le contexte canadien et américain.

[Texte]

I think it should be realized that most of the steamship lines that are serving Canadian ports also serve United States ports, particularly north and south traffic and Mediterranean traffic—perhaps not purely European or U.K. traffic where you have the ships just travelling between the U.K. or a Continental port and a Canadian port. Most of the ships from all these other places include the Canadian port in their itinerary with American ports.

• 1140

I am sorry to say, too, that most of the head offices and the chartering and freight rate setting and all the rest of it are controlled by the American head offices also serving Canadian ports. It seems logical that the cargo handling system should follow what they are used to down there.

Mr. Allmand: Is Toronto under the new system or the old system?

Mr. Alton: Under the new system.

Mr. Allmand: Toronto is under the new system?

Mr. Alton: Yes.

Mr. Allmand: And Vancouver?

Mr. Alton: Vancouver has been for years. Toronto has not quite the system we have, but an adaptation of it. That has been in effect for six or seven years in Toronto and Hamilton.

Mr. Allmand: In proceeding with your negotiations on implementing this you are working with the unions also are you in trying to get their agreement to it?

Mr. Alton: Yes, we have sent copies of this to the unions and we expect to get their representations, and so on.

Mr. Mann: With your permission, Mr. Chairman, may I just comment on one point. I think there is a possible misinterpretation, and I know Mr. Alton did not mean it that way about what happens in Rotterdam and Antwerp. I am personally familiar with the situation at both ports and it is very simply this: the harbour authority provides a dredged berth, a wharf, and the land and then says to the private sector, "Go to it and build what you need and it is your responsi-

[Interprétation]

Je crois qu'on doit comprendre que la plupart des compagnies de navigation qui desservent les ports canadiens, desservent aussi les ports américains, tout particulièrement le transport entre le nord et le sud et vers la Méditerranée, peut-être pas le transport vers l'Europe ou le Royaume-Uni où il existe des services directs entre les ports de l'Europe et du Royaume-Uni et ceux du Canada. Mais la plupart des navires des autres endroits font toujours une escale dans un port canadien dans leur itinéraire de ports américains.

Malheureusement, je dois dire aussi que la plupart des sièges sociaux ainsi que l'établissement des tarifs marchandises et des taux de nolisement est contrôlé par les sièges sociaux aux États-Unis qui desservent aussi les ports canadiens. Il semble logique par conséquent, que le système de manutention des marchandises soit calqué sur celui qu'ils utilisent.

M. Allmand: Est-ce qu'on a adopté l'ancien ou le nouveau système à Toronto?

M. Alton: Le nouveau.

M. Allmand: A Toronto, on utilise le nouveau système?

M. Alton: Oui.

M. Allmand: Et Vancouver?

M. Alton: Vancouver l'a adopté depuis bien longtemps. Toronto n'a pas tout à fait le même système que nous, mais c'est une adaptation du système. Il est en vigueur depuis six ou sept ans à Toronto, et à Hamilton aussi.

M. Allmand: Dans vos négociations pour la mise en vigueur de cette méthode, vous travaillez en collaboration avec les syndicats, également n'est-ce pas, pour essayer d'obtenir leur assentiment?

M. Alton: Oui, nous en avons envoyé des exemplaires aux syndicats et nous nous attendons à recevoir leurs démarches et autres choses du genre.

M. Mann: Monsieur le président, j'aimerais, avec votre permission, formuler un seul commentaire. Je crois qu'il y aurait peut-être un certain malentendu et je sais que M. Alton ne voulait pas laisser entendre cela à propos de la situation à Rotterdam et Anvers. Je connais personnellement la situation dans ces deux ports et c'est tout simplement ceci: l'autorité portuaire fournit un endroit dragué, un quai et le terrain et dit ensuite au secteur privé: «Allez-y, construisez ce dont vous

[Text]

bility", so that in effect any structures, like transit sheds, roadways within a leasehold, container cranes and such become entirely the responsibility of the private sector. The port authority has no involvement in such facilities whatever.

The grain facilities, for instance, the *Graan Maatschappij* in Rotterdam is entirely private enterprise. All the port authority then does, which is very much less than we do, is to provide a dredged berth, the land and the retaining of the wharf.

Mr. Lloyd: I have one thought on the financial side on this particular matter. The Board receives, of course, all kinds of suggestions about what to do with its rates and its charges, and comparisons are made with Seattle on the west coast and with New York and other American ports. I mentioned earlier that we had designed and started a new information system for the Board's management purposes, reporting to the House and to the Minister. We started it January 1, 1969 and the first report you would receive would be the end of December, 1969. We thought there was a tremendous advantage for Canadians concerned with competitive business, trying to find the fair and proper way to use the taxpayers' dollar as against charges against users and the like, if we were to try to make the systems comparable in terms of statistics, in terms of financial obligations of governments and so on and so forth.

So we see also, apart from your concern which is primarily the improvement of the actual operations, where it will also enable us to make better comparisons too with the financial results, the financial management of our harbours in Canada compared with U.S. ports, and also I hope, improve upon our capacity to defend our rate structures.

Mr. Bell: Mr. Chairman, we had a full discussion on containerization last fall and I just want to mention this matter of the tie-up at the Port of Saint John. I understand Mr. Corbin asked some questions earlier today and it is a good thing that he did.

Mr. Mann, you may not know because I do not think the proceedings have been published yet, but when Mr. Pickersgill was here a few days ago he promised that he would send research men right away to examine this situation at Saint John and give us some kind of a report on the responsibilities of all concerned in this difficult time. I checked this week and I understand it is nearly through,

[Interpretation]

aurez besoin et ce sera votre responsabilité», si bien qu'en fait toutes structures, comme les hangars de transit, les chemins à l'intérieur du terrain loué à bail, les grues à contenants tout cela devient entièrement la responsabilité du secteur privé. L'autorité portuaire n'y est aucunement mêlée.

Par exemple, pour ce qui est de la manutention des céréales, le *Graan Maatschappij*, à Rotterdam, appartient entièrement à l'entreprise privée. Tout ce que l'autorité portuaire fait, et c'est là bien moins que ce que nous faisons, c'est de fournir un endroit dragué, le terrain et le soutènement du quai.

M. Lloyd: Je pense à l'aspect financier de cette question particulière. Le Conseil reçoit, évidemment, toutes sortes de suggestions au sujet de ses tarifs et de ses taux et on établit des comparaisons avec Seattle sur la côte de l'Ouest et avec New York et autres ports américains. J'ai mentionné plus tôt que nous avions inauguré un nouveau système d'information pour la direction du Conseil et pour faire rapport à la Chambre des communes ou au ministre. Nous l'avons inauguré le 1^{er} janvier 1969 et le premier rapport que vous recevrez serait à la fin de décembre 1969. Nous avons cru qu'il y avait un très grand avantage pour les Canadiens du monde des affaires pour essayer de trouver la façon équitable et appropriée d'employer l'argent des contribuables en fonction des frais pour les usagers etc., si nous voulions essayer d'établir une comparaison entre les systèmes sous le rapport des statistiques, des obligations financières et des gouvernements etc.

Alors, indépendamment de votre préoccupation qui veut essentiellement une amélioration de l'exploitation, cela nous permettra aussi d'effectuer de meilleures comparaisons avec les résultats financiers, la gestion administrative de nos ports au Canada en comparaison des ports américains, et aussi j'espère, d'améliorer notre capacité à défendre nos structures tarifaires.

M. Bell: Monsieur le président, nous avons eu une discussion complète sur les cadres l'automne dernier et je voulais tout simplement mentionner cette question de l'obstruction du port de Saint-Jean. J'ai cru comprendre que M. Corbin avait posé des questions plus tôt aujourd'hui et c'est très bonne chose qu'il l'ait fait. Monsieur Mann, vous ignorez peut-être que le compte rendu ait été publié, mais, quand M. Pickersgill est venu il y a quelques jours, il nous a promis d'envoyer immédiatement des chercheurs pour étudier la situation à Saint-Jean et ensuite de nous faire un rapport sur les responsabilités de tous les intéressés à ce moment difficile.

[Texte]

so I just thought I would tell you that in case you may not want to say too much.

• 1145

However, the National Harbours Board is not without criticism in this matter. Are you aware that last Saturday, for example, *Rothsay Paper Company*, one of the regular users of the port of Saint John, said, if I may paraphrase it, that conditions are not back to normal and took strong issue with the port manager of the National Harbours Board and presented the difficulty of how the National Harbours Board had preferred some other business over the regular customers, and of course we realize the difficulty.

Do you feel that a survey such as I have mentioned, will demonstrate the difference between the new business and the diversions that may have come to Saint John in this recent matter?

Mr. Mann: I cannot be too certain about this, Mr. Bell. One thing that I think should be brought out, and it is highly to the credit of the port of Saint John and particularly its work force, is that during the American strike the ports of Saint John and Halifax virtually had to shoulder the responsibility for all cargo moving in and out of this continent from the gulf right up to the north range of the Atlantic.

If there has been a bit of congestion here and there I think it is simply miraculous that the ports, with their management and labour structure, have been able to handle as much as they did. We certainly do not feel that we should play a ping-pong game with regard to where the guilt lies. I would not be surprised, quite frankly, if we quite rightly are criticized for something. I would be surprised if our people, working almost near 24 hours a day, seven days a week, had not made the odd mistake. It would be inhuman to expect them to be absolutely 100 per cent right every time.

I know what the policy was. Before the American strike became a reality, the policy was that regular users were to be dealt with on a preferential basis because they are the people who see us when it rains as well as when the sun shines and there were some other sub-regulations with regard to handling of vessels that had no documentation. I have heard criticisms of the land delivery side: the railway was also under a strain. Certainly, we welcome any impartial investigation of the situation and if there are any steps that we should take in future, if, as and when the

[Interprétation]

J'ai fait une vérification cette semaine et je crois savoir que c'est presque fini, alors j'ai cru bon de vous prévenir au cas où vous ne voudriez pas en dire trop.

Le Conseil des ports nationaux n'est toutefois pas à l'abri des critiques à cet égard. Savez-vous que samedi dernier, par exemple, à Saint-Jean, un des usagers réguliers du port de Saint-Jean, *Rothsay Paper Company*, a dit, si je puis paraphraser, que les conditions ne sont pas revenues à la normale, et a trouvé à redire sur le directeur du port à Saint-Jean et a exposé la difficulté provenant du fait que le Conseil des ports nationaux avait préféré un autre genre de clientèle aux clients réguliers et évidemment nous nous rendons compte de la difficulté. Croyez-vous qu'une étude, comme j'ai mentionné, indiquera la différence entre la nouvelle clientèle et les diversions qui auraient pu venir à Saint-Jean récemment?

M. Mann: Je n'en suis pas trop certain, monsieur Bell. Mais une chose qu'à mon avis on devrait faire ressortir et cela est au crédit du port de Saint-Jean et particulièrement de ses ouvriers, c'est que pendant la grève aux États-Unis les ports de Saint-Jean et de Halifax ont dû assumer la responsabilité de toutes les cargaisons arrivant et partant de ce continent à partir du golfe jusqu'au nord de l'Atlantique.

S'il y a un peu de congestion ici et là, je crois que c'est tout simplement miraculeux que les ports, avec leur administration et leur structure ouvrière, aient pu réussir à tel point. Nous ne croyons certainement pas qu'il faille nous renvoyer la balle en matière de responsabilité. Je ne serais pas du tout surpris si on nous critiquait, et avec raison, pour quelque chose. Je serais surpris que nos gens qui travaillent tout près de vingt-quatre heures par jour, sept jours par semaine, ne se soient pas trompés une fois de temps à autre. Ce serait inhumain de s'attendre à ce qu'ils aient parfaitement raison tout le temps.

Je sais quelle était la politique. Avant la grève aux États-Unis, la politique voulait que les usagers réguliers reçoivent la préférence, car ce sont eux qui s'adressent à nous beaucoup de temps mauvais temps. Et il y eu aussi d'autres règlements secondaires à propos des navires sans documents. J'ai entendu des critiques sur les livraisons terrestres, le chemin de fer a aussi été sous pression. Nous accueillons très volontiers toute enquête impartiale sur la situation et s'il y a des mesures que nous devrions prendre, à l'avenir, s'il y a une autre grève aux États-Unis, nous aurons cer-

[Text]

Americans go on strike again, then we will certainly have learned from this experience.

Mr. Bell: Were you aware of any complaints about labour?

Mr. Mann: We did not hear of any other than perhaps the wish was expressed that there should have been more men, but it is pretty difficult for a union to supply men on a regular basis against the eventuality of an American strike every two years.

Mr. Bell: Assuming there was an element of new business in this recent extra work that did come to Saint John, and keeping in mind the admonition of the Harbours Board many times that Saint John go out and sell the port, and Saint John having gone ahead and made arrangements privately for cranes, would you be prepared now to take a new look at the future of the port?

Mr. Mann: Certainly we are prepared to take a new look. It would be interesting to see the findings of this research group. I think we should be able to assess, when all this is shaken out a little more, what of this new business is likely to remain there what if it was merely given to us because there was no feasible alternative.

On the crane situation I might say that we have underwritten some of the costs of the crane that was brought down. I think this is not generally realized, but our Board authorized the Port Manager, on his recommendation after consultation with the local interests

• 1150

—and this is the normal process—to enter into an arrangement with regard to financial liability for the heavy lift mobile crane that was brought down. So, we certainly are always open the one thing we cannot do in our kind of business is to make up our minds and then close our eyes to anything that might change. If there are changed factors, we certainly will take them into account.

Mr. Bell: In answer to a question from someone in Saint John, I think one of your officials said that although the expenditures for Halifax have been up the last two years he felt that the total expenditure over about a 10 year period would show some comparison. I wonder if you could make the totals available? It does not have to be done now. You could send them to me or...

[Interpretation]

tainement beaucoup appris de cette expérience.

M. Bell: Savez-vous s'il y a eu des plaintes au sujet de la main-d'œuvre?

M. Mann: Non, sauf qu'on a exprimé le désir qu'il y ait eu plus de personnel, mais c'est très difficile pour un syndicat de fournir un effectif régulièrement au cas où il se produirait une grève aux États-Unis tous les deux ans.

M. Bell: En supposant qu'il y ait eu nouveau commerce dans ce travail supplémentaire récent qui est venu à Saint-Jean et en gardant à l'esprit que le Conseil des ports nationaux a souvent dit que Saint-Jean devait vendre le port et la ville ayant fait des arrangements privés pour les grues, seriez-vous prêts maintenant à faire un nouvel examen de l'avenir du port?

M. Mann: Certainement que nous sommes prêts à le faire. Il serait intéressant de voir les conclusions de ce groupe de chercheurs. Je crois que nous devrions être en mesure d'évaluer, une fois que tout cela sera fait, quelle nouvelle clientèle y demeurera; ou si cela nous a été donné tout simplement parce qu'il n'y avait pas d'autre choix.

En ce qui concerne la grue, je pourrais vous dire que nous avons payé une partie du coût de la grue qui a été transportée là. On ne le sait généralement pas, mais notre Conseil a autorisé le directeur du port, sur sa recommandation après consultation avec les

intérêts locaux, et c'est là le processus normal, de passer un accord en ce qui concernait la responsabilité financière pour la grue mobile qui a été transportée. Nous sommes donc certainement toujours ouverts. Une chose que nous ne pouvons pas faire dans notre métier, c'est de prendre une décision et ensuite fermer les yeux sur tout changement qui pourrait se produire. S'il y a des facteurs qui changent, nous allons certainement en tenir compte.

M. Bell: En réponse à une question posée à quelqu'un de Saint-Jean, un de vos fonctionnaires, je crois, a dit que même si les dépenses pour Halifax avaient augmenté depuis deux ans, il croyait que le total des dépenses au cours d'une période de dix ans serait à peu près comparable. Est-ce que vous pourriez nous fournir les totaux? Il n'est pas nécessaire de le faire maintenant. Vous pourriez me les envoyer ou...

[Texte]

Mr. Mann: What you would like, Mr. Bell, is to have us file the total capital expenditures for the ports of Halifax and Saint John for the period 1958 to 1968?

Mr. Bell: Yes, at least 10 years.

Mr. Mann: Fine. Yes, we will file those with the Clerk of the Committee, Mr. Chairman.

Mr. Rose: Thank you, Mr. Chairman. I am sorry I was not here earlier when apparently there was some discussion on Roberts Bank. I would like to go back to some of the cross examination and the testimony initiated by Mr. Pringle. On page 469 we have Loan 180, L180. Perhaps you could explain to, me, Mr. Mann, why there is no figure for the 1968-69 loans in the development of Roberts Bank and yet there is \$240 million this year?

Mr. Mann: Two hundred and forty million?

Mr. Rose: Two million. I am sorry, \$2,400,000.

Mr. Mann: You scared us all.

Mr. Lloyd: In 1969-70, the upcoming year—by the way our actual year is the calendar year; although the Estimates are prepared from April 1, to March 31, we operate on a calendar year reporting basis.

The fact that there were no loans shown for 1968-69 is the basis on which it was suggested there was no expenditure so I am going to ask Mr. Stratton if that is correct.

Mr. Stratton: No. We have no money in the Estimates for that year but then it developed that Roberts Bank was necessary and we had to go ahead with it immediately so we actually used funds and postponed other jobs for which there were funds in the Estimates and carried on with our own funds.

Mr. Rose: This is what I thought and I am pleased to have you confirm it and I am not going to go into who was robbed to pay Paul.

Mr. Stratton: No other harbour. It would have to be in Vancouver. Other jobs in Vancouver were postponed in order to get this money for Roberts Bank.

Mr. Rose: Also, you suggested a certain amount of haste, as if this came up rather suddenly; as if you really had not anticipated this at the time or earlier. Would it be fair to ask you if your haste was perhaps prompted by the decision of the provincial government

[Interprétation]

M. Mann: Ce que vous voudriez, monsieur Bell, ce serait que nous présentions le total des dépenses en immobilisation pour les ports de Halifax et de Saint-Jean pour la période de 1958 à 1968, n'est-ce pas?

M. Bell: Oui, pour au moins dix ans.

M. Mann: Très bien, nous allons les déposer auprès du secrétaire du Comité, monsieur le président.

M. Rose: Merci, monsieur le président. Malheureusement je n'étais pas ici quand on a parlé de Roberts Bank. Je voudrais revenir à l'interrogatoire et au témoignage commencé par M. Pringle. A la page 469, nous avons l'emprunt L180. Pourriez-vous m'expliquer, M. Mann, pourquoi il n'y a pas de chiffre ici pour l'année 1968-1969 pour le développement de Roberts Bank alors qu'il y a 240 millions de dollars cette année?

M. Mann: 240 millions?

M. Rose: 2 millions, je m'excuse, 2,400,000.

M. Mann: Vous nous avez fait peur.

M. Lloyd: En 1969-1970, l'année qui vient, en passant, notre année financière est en fait l'année civile; même si les prévisions sont préparées pour la période du 1^{er} avril au 31 mars, notre administration se fait d'après l'année civile. Le fait qu'il n'y avait pas d'emprunt en 1968-1969 laisse supposer qu'il n'y a pas eu de dépenses. Je vais demander à M. Stratton si c'est exact.

M. Stratton: Non. Il n'y avait pas de fonds dans les prévisions budgétaires pour cette année, mais il s'est trouvé que Roberts Bank était nécessaire et il fallait procéder immédiatement. Nous avons donc emprunté des fonds et retardé certains projets pour lesquels il y avait des fonds dans les prévisions et nous avons travaillé avec nos propres fonds.

M. Rose: C'est ce que je croyais. Et je suis heureux que vous l'ayez confirmé. Je n'ai pas l'intention de demander qui a déchaussé St-Pierre pour chausser St-Paul.

M. Stratton: Pas un autre port. Il faut que ce soit Vancouver. D'autres travaux à Vancouver ont été retardés afin qu'on obtienne les fonds pour Roberts Bank.

M. Rose: Vous avez aussi laissé entendre qu'il y avait eu une certaine hâte, que les choses s'étaient précipitées et que vous n'aviez pas anticipé cette situation plus tôt.

Est-ce qu'on pourrait vous demander si cette hâte a été précipitée par la décision du

[Text]

to go ahead regardless of whether or not there was National Harbours Board participation?

Mr. Mann: Mr. Chairman, I would like to answer that myself, if I may.

The only engineering planning that was done for Roberts Bank—and I mentioned this before—was done by the National Harbours Board. Our plans were there; they were ready for implementation. They were put into effect just as soon as the contract was signed in Tokyo on January 31, 1968. It was then that we had a reasonable outlook for the immediate utilization and we went ahead and put into action the plan that had been prepared. The fact that Roberts Bank will be ready for this movement is due entirely to the preplanning that was done, and I can only repeat that it was the National Harbours Board who had the only engineering plans that would have allowed the completion of this type of schedule.

Mr. Rose: Were these plans and engineering studies available to the provincial government at any time?

Mr. Mann: No, they were commissioned by us; we paid for them and we put them into effect.

Mr. Rose: From following this—and my interest in this stems from the rail links rather than the harbour itself because there was a great deal of controversy in my riding about this—I got the distinct impression that the railway and perhaps the National Harbours Board while looking ahead felt that Roberts Bank was rather premature. I should say concerning the railroads that they already have extensive facilities for bulk loading at Neptune and also at Port Moody and that this was stimulated by the haste or the anxiousness on the part of the provincial government to proceed at once once this contract was completely final.

Mr. Mann: It is pretty hard to make hard and fast statements on timing. We had an economic study made of the volumes of traffic that Vancouver could reasonably expect up to the year 1985 and it is rather interesting—and that is why I mentioned it—that that study showed that by 1975 we could reasonably expect through the Vancouver port facilities the shipment of 5 million tons of export coal.

• 1155

As matters have turned out we will probably reach an output of 4.7 million tons by the end of 1970 five years earlier, so that when one looks at timing one should always remember

[Interpretation]

gouvernement provincial d'aller de l'avant qu'il y ait ou non participation de la part du Conseil des ports nationaux?

M. Mann: Monsieur le président, j'aimerais répondre à cette question moi-même, si vous me le permettez. Je l'ai déjà dit, la seule planification du point de vue du génie faite pour Roberts Bank a été effectuée par le Conseil des ports nationaux. Nous avions des plans. Nous étions prêts à y donner suite. Ils ont été mis à exécution dès que le contrat a été signé à Tokyo le 31 janvier 1968. C'est à ce moment-là que nous avons eu une perspective raisonnable pour l'usage immédiat; nous avons donc mis en vigueur le plan qui avait été dressé. Le fait que Roberts Bank sera prête pour cela est dû entièrement à la planification qui a été faite à l'avance. Et je ne peux que répéter que c'est le Conseil des ports nationaux qui avait les seuls plans du génie qui ont permis de respecter cet horaire.

M. Rose: Est-ce que ces plans et études du génie ont été mis à la disposition du gouvernement provincial?

M. Mann: Non, c'est nous qui les avons demandés, payés et mis en vigueur.

M. Rose: Pour faire suite, et je m'intéresse au point de vue des chemins de fer plutôt qu'à celui du port lui-même, car il y a eu beaucoup de controverse dans ma circonscription à ce sujet, j'ai nettement l'impression que les chemins de fer et peut-être le Conseil des ports nationaux, bien que pensant à l'avenir, croyaient Roberts Bank un peu prématurée. Je dirais pour ce qui est des chemins de fer, qu'ils ont déjà beaucoup d'installations pour les chargements de vrac à Neptune et à Port Moody et que la hâte ou l'empressement du gouvernement provincial d'y aller immédiatement, une fois le contrat signé y a contribué.

M. Mann: Il est difficile de faire des affirmations catégoriques au sujet de l'horaire. Nous avons fait faire une étude économique quant au volume de trafic auquel Vancouver pouvait s'attendre d'ici à 1985. Il est très intéressant de voir que cette étude a démontré que pour 1975 nous pouvions facilement nous attendre à l'expédition de 5 millions de tonnes de charbon d'exportation par l'intermédiaire

des installations portuaires de Vancouver. Comme les choses se présentent, nous aurons probablement une production de 4.7 millions de tonnes en 1970, soit 5 années plus tôt. En

Texte]

that economic conditions change very rapidly in some respects and that therefore one's original timing schemes as they might have been enunciated by people from time to time have to be revised in the light of new factors.

I suggest to you, sir, that this is not unusual in any type of long-term planning and that certainly you can put forward a long-term plan but I think you would be terribly wrong if you were hidebound by this type of plan and did not assess the factors that went into it on a very regular basis and if you found on your assessment that the factors underlying your original judgment had changed. In such cases, of course, you must readjust your timing, and this I would think is really what happened at Roberts Bank.

Mr. Rose: Are you suggesting that Vancouver could not handle the contract that was negotiated between Kaiser and Japan?

Mr. Mann: No, I am not suggesting that at all sir. I am suggesting that it was a condition of the contract between Kaiser Coal Limited and the Japanese interests that a port facility should be available at Roberts Bank.

Mr. Rose: And therefore the National Harbours Board acceded to this condition in their involvement in the port.

Mr. Mann: We had a lessee who was willing to pay us all our expenses and we had the chance of an export movement of Canadian coal from the Fernie-Natal-Michel area and we certainly as a port authority felt that we should respond to that.

Mr. Rose: You spoke of long-term plans. We had a long-term plan for the lower mainland known as the Lower Mainland Regional Plan. Whether or not you are aware of it, one of the major factors in destroying this plan—I am not saying it was the factor but it was a major factor and it is hypothetical, really, perhaps—and it is now broken up into four regions, was certainly the shock waves that resulted. It certainly destroyed this long-range plan and it is a question of balance and what priorities you have and how you assume these. I was wondering why the total for Vancouver harbour is down this time?

Mr. Mann: These are based on the recommendations made to us by our Port Manager in his capital budget with regard to the money available for expenditures. These we feel are the things required in the collective judgment of the Port Manager and the Board, the government, as to what can be spent in

[Interprétation]

examinant le programme horaire, il faut donc se rappeler que les conditions économiques changent très rapidement à certains égards et que, par conséquent, les programmes originaux, énoncés de temps à autre doivent être modifiés à la lumière des nouveaux facteurs.

Je dirais que ce n'est pas du tout inusité pour tout programme à long terme et que même s'il est possible d'avoir un plan à long terme, vous auriez tort de vous en tenir uniquement à ce programme sans tenir compte des facteurs qui interviennent régulièrement ou vous apercevoir que les facteurs qui étaient à la base de votre programme ont changé. Dans ce cas, vous devez évidemment changer votre horaire et c'est, je crois, ce qui est arrivé pour Roberts Bank.

M. Rose: Voulez-vous dire que Vancouver ne pourrait s'occuper du contrat négocié entre Kaiser et le Japon?

M. Mann: Non, ce n'est pas ça du tout. Je dit tout simplement que c'était une condition du contrat entre Kaiser Coal Ltd. et les intérêts japonais que des installations portuaires soient prêtes à Roberts Bank.

M. Rose: Le Conseil des ports nationaux a donc accepté cette condition dans sa participation au port.

M. Mann: Nous avions quelqu'un qui était prêt à nous payer toutes nos dépenses et nous avions l'occasion d'exporter du charbon canadien à partir de Fernie, Natal et Michel; à titre d'autorité portuaire nous devons réagir devant cette offre.

M. Rose: Vous avez parlé de projets à long terme. Nous avions un plan à long terme pour le «Lower Mainland» appelé le «Lower Mainland Regional Plan». Je ne sais si vous êtes au courant ou non, mais un des facteurs importants, je ne dis pas que c'est la raison mais une des raisons importantes et ce n'est peut-être qu'une hypothèse, de la destruction de ce plan, il est maintenant réparti en 4 régions, est justement le résultat de cela. Cela a certainement éliminé ce projet à long terme. Tout dépend de l'équilibre, de vos priorités et de la façon dont vous les établissez. Je me demande pourquoi le total pour le port de Vancouver est réduit cette année.

M. Mann: Cela est fondé sur les recommandations qui nous ont été faites par le directeur du port dans son budget d'immobilisation portant sur les sommes disponibles pour les dépenses. Nous croyons que cela est nécessaire au jugement du Conseil, du directeur et du gouvernement, en ce qui a trait à ce qui

[Text]

Vancouver this year. You will find historically as you go over our capital expenditures since the creation of this port, and for that matter any port in the world, that there are ups and downs in expenditures.

Mr. Rose: It is not too specific in here. Do you plan to spend any money in Port Moody? That is of specific interest to me because I happen to represent that area.

Mr. Mann: Offhand I do not recall that there is anything at Port Moody.

Mr. Lloyd: Mr. Chairman, I could revert to the earlier question that you were pursuing and the dollars.

While this new presentation of Estimates that is coming to you next year has some things that need—correction this is only a sample and therefore authoritatively we are speaking to the Blue Book—it so happens that in this changed presentation it would show that \$3 million had in fact been spent in Roberts Bank this past year. If you look at that statement, unfortunately you will find that it is located in two places and that might be confusing.

Mr. Rose: \$3 million.

Mr. Lloyd: Yes, but the total amount for Vancouver for the previous year was \$8 million. So it was a case of—which you can do—transferring between projects with the result that one project is delayed. You cannot always predict the exact starting date of a project or when you will be able to call for tenders. You see, we make our estimates—we are making our estimates now, right now, for 1971. At the end of this month, the end of March, we must have in our hands from our ports, in order to meet the time schedule of the Treasury Board, a five-year projection of likely expenditures on capital accounts for the next upcoming year and the five years ahead so that we will be able to put it together in time for the Treasury Board's first consideration in May.

They will look at that and then we will get their response back to the range of the government's future commitments, the economic conditions and the effect of their analysis, so that in September we have to take another finer look. By the time we get down to December we then have refined our final figures for the estimates, the actual estimates. Now, even then, we may have projected something, say, for November of 1971 in December of 1970, but technological changes take place, changes in the market conditions, so on and so forth, that may require some

[Interpretation]

peut être dépensé à Vancouver cette année.

Voyez quelles ont été les immobilisations, depuis l'établissement de ce port, ou de n'importe quel port dans le monde: il y a des hauts et des bas dans le budget des dépenses.

M. Rose: Ce n'est pas très précis ici. Est-ce que vous entendez dépenser des fonds à Port Moody? Cela m'intéresse particulièrement parce que je représente cette région.

M. Mann: Je ne crois pas qu'il y ait quelque chose pour Port Moody.

M. Lloyd: Monsieur le président, je pourrais revenir à la question antérieure dont vous parliez et aux dollars.

Cette nouvelle façon de présenter les prévisions pour l'an prochain exige des modifications; il ne s'agit ici que d'un échantillon et nous parlons réellement du Livre bleu; il se trouve que le nouveau format indiquerait que 3 millions de dollars ont été dépensés à Roberts Bank cette année. Si vous regardez l'état des dépenses, vous verrez que malheureusement cela se trouve à deux endroits et peut porter à confusion.

M. Rose: \$3 millions.

M. Lloyd: Oui, mais la somme globale, de l'année précédente pour Vancouver, était de \$8 millions. Il s'agissait—et vous pouvez le faire—de transférer d'un projet à l'autre. On ne peut pas toujours prédire avec exactitude la date du début d'un projet, ou quand on pourra demander les soumissions. Voyez, nous faisons nos estimations, nous les faisons maintenant, pour 1971. A la fin de ce mois-ci, à la fin du mois de mars, pour répondre aux prévisions du Conseil du Trésor, il nous faut obtenir de nos ports une projection de 5 ans des dépenses probables sur les comptes de capital pour l'année qui vient et pour les prochaines cinq années, afin de pouvoir présenter ces crédits pour la première étude du Conseil du Trésor en mai.

Ils la regarderont et nous obtiendrons ensuite leur réponse qui dépend des conditions économiques, des engagements du gouvernement et de l'effet de leur analyse, ce qui fait qu'en septembre, il nous faut jeter un autre bon coup d'œil. Lorsque nous arrivons à décembre, nous avons purgé nos chiffres définitifs pour les estimations, les véritables estimations. Mais, même à ce moment-là, nous pouvons avoir projeté des dépenses pour novembre 1971 en décembre 1970, mais des changements techniques surviennent, des changements du marché, et d'autres, qui peu-

[Texte]

holding back. A good financial management would dictate that you alter your plans if the circumstances warrant it.

Mr. Rose: I am interested in your reply and I can see that there are various reasons for changing things from one way to the other. You mentioned the responses that come back and that is the problem with Roberts Bank, as I have not been able to ascertain what the responses were, what the pressures were, what the motivation was. I can understand that things for a variety of reasons would be changed from one column to another, but the whole thing, as I felt all along, has been sort of cloaked in mystery.

Mr. Mann, you mentioned on November 21, that you were working out an agreement with the B.C. government. It is in the testimony here, I think in a response to Mr. Hogarth, that you were working on an agreement with the provincial government re Roberts Bank. Has that agreement been worked out?

Mr. Mann: Not yet, the arrangement we have with the British Columbia government pertains to the part of the causeway which lies above low water and on that we have an arrangement with the British Columbia government for us to go ahead to construct and use that part of the facility which will be built from property belonging undoubtedly to the Crown provincial.

Mr. Rose: You, sir, have a one-year agreement with the provincial government for \$1 for access over Crown land to the low water-line and it is to be re-negotiated, I believe, at the end of December 1969. Is that true?

Mr. Mann: Yes, we expect to have further talks with the British Columbia government.

• 1205

Mr. Rose: Do you expect to win?

Mr. Mann: I beg your pardon?

Mr. Rose: I would think this would be a rather unfortunate position in which to find yourself because if Mr. Bennett changes the rules of the game and decides after you have installed all your harbour facilities that he would like to have some other agreement that you might have anticipated, what would be your position then, sir?

Mr. Mann: Being just a humble hired hand I do not pretend to analyse the motives of politicians.

20187—5½

[Interprétation]

vent créer des empêchements. Une bonne gestion financière vous demanderait de modifier vos plans suivant les circonstances.

M. Rose: Votre réponse m'intéresse et je vois qu'il peut y avoir plusieurs raisons pour apporter des changements. Vous avez mentionné les réactions qui surviennent et c'est là le problème avec Roberts Bank, car je n'ai pas pu constater quelles avaient été les réactions, quelles avaient été les pressions, quelle était la motivation. Je comprends que pour diverses raisons, les choses passeraient d'une colonne à une autre mais tout cela, et je l'ai senti depuis le début, a été entouré de mystère.

Monsieur Mann, vous avez dit le 21 novembre que vous étiez à conclure un accord avec le gouvernement de la Colombie-Britannique. C'est ici mentionné dans la déposition, en réponse à M. Hogarth, je crois, que vous étiez à conclure un accord avec le gouvernement provincial au sujet de Roberts Bank. Est-ce que cet accord a été conclu?

M. Mann: Pas encore, l'arrangement que nous avons pris avec le gouvernement de la Colombie-Britannique a trait à cette digue qui émerge en eau basse et là-dessus nous avons un arrangement avec le gouvernement de la Colombie-Britannique qui nous permet d'entreprendre les travaux sur une propriété qui sans aucun doute appartient à la Couronne.

M. Rose: Vous avez, monsieur, un accord d'un an avec le gouvernement provincial qui vous coûte \$1. pour avoir accès aux terrains de la Couronne en eau basse, qui doit être renégocié à la fin de décembre 1969. Est-ce vrai?

M. Mann: Oui, nous comptons avoir d'autres entretiens avec le gouvernement de la Colombie-Britannique.

M. Rose: Pensez-vous gagner votre point?

M. Mann: Pardon?

M. Rose: J'imagine que vous seriez dans une situation regrettable si monsieur Bennett changeait les règles du jeu une fois que vous auriez aménagé vos installations portuaires et qu'il voulait un autre accord que celui que vous avez prévu. Quelle serait votre position?

M. Mann: N'étant qu'un humble serviteur, je ne prétends pas analyser les mobiles des politiciens.

[Text]

Mr. Rose: Sir, you take cover in your humility.

Mr. Mann: Is it ample?

Mr. Rose: Well, you have receded into the landscape once more, but anyway that is fine. Could you tell me what progress has been made on this agreement, if any, since that time? I believe there was to be an agreement also with the Kaiser Coal Limited between the Governor in Council and Kaiser Coal. How is that one coming along?

Mr. Mann: On this one, sir, since we are involved I will come right out into the landscape and tell you that that agreement has been concluded. It is available, it was tabled in the House at the request of one of the British Columbia members, Mrs. MacInnis, I think, and it is available.

Mr. Rose: Thank you. I was interested also in going over the testimony concerning the amount of land actually on the Roberts Bank site that would be used by the Kaiser company. I believe that there were 50 acres originally, but there have been expropriations since that time to include perhaps up to 2,000 acres.

Mr. Mann: We must make careful distinction, sir, between the facility of the Kaiser bulkloading facility and any backup land or any land which the provincial government has expropriated on the uplands. The Kaiser facility itself has 50 acres. The provincial government's area is about three miles away from that on the uplands, which at present is farm property. I think the original expropriation was 2,000 acres. I seem to recall there was additional expropriation in that area, but I am not certain of that. Perhaps one of my colleagues or one of our officers could clear this up. Do you recall what there was?

The Witness: I do not recall any additional.

Mr. Mann: I thought there might have been additional.

Mr. Rose: Could you tell me, sir, if there has been any discussion on or conclusion to the final complexion of this particular port authority?

Mr. Mann: No, there has not and perhaps the discussions that this Committee will have on port administration in Canada will have a bearing on what will happen at Roberts Bank.

[Interpretation]

M. Rose: Vous vous servez de votre humilité comme un écran, monsieur.

M. Mann: Est il suffisant?

M. Rose: Bon, vous vous êtes retiré du décor encore une fois mais ça ne fait rien. Pouvez-vous me dire quels progrès ont été réalisés, s'il y en a eu, dans cet accord depuis ce temps. Je crois que vous deviez également conclure un accord avec *Kaiser Coal Limited* entre le gouverneur en conseil et Kaiser Coal. Où en sont les choses?

M. Mann: Puisque nous sommes en cause, je vais rentrer dans le décor pour vous dire que l'accord a été conclu. Il est disponible, il a été déposé à la Chambre à la demande d'un député de la Colombie-Britannique, Mme MacInnis je crois, et il est disponible.

M. Rose: Merci. Je voudrais aussi revenir sur les dépositions concernant la superficie de terrain sur l'emplacement de Roberts Bank qui serait utilisé par la Kaiser Company. Je crois que c'était 50 acres au début, mais il y a eu des expropriations depuis ce temps, ce qui peut faire peut-être 2,000 acres.

M. Mann: Il faut faire une distinction entre les installations de chargement en vrac de Kaiser et tout terrain de réserve ou tout terrain que le gouvernement provincial a exproprié sur les terres hautes. La Kaiser elle-même a 50 acres. Le secteur du gouvernement provincial est situé à environ trois milles de là, sur les terres hautes qui est une terre de ferme pour le moment. Je crois que l'expropriation originale était de 2,000 acres. Je crois me souvenir qu'il y a eu d'autres expropriations dans la région, mais je n'en suis pas sûr. Un de mes collègues ou un de vos fonctionnaires pourrait peut-être vous donner des éclaircissements là-dessus. Vous souvenez-vous de quelque chose? Je crois qu'il y a pu en avoir d'autres.

Le témoin: Je ne me souviens pas d'expropriations additionnelles.

M. Mann: Je pensais qu'il pouvait y en avoir eu d'autres.

M. Rose: Est-ce qu'il y a eu des entretiens ou des conclusions quant au caractère définitif de cette autorité portuaire?

M. Mann: Non, et peut-être que les discussions du présent Comité sur l'administration des ports au Canada auront-elles une influence sur ce qui se passera à Roberts Bank.

[Texte]

Mr. Rose: Is there any other port, sir, in Canada which has a combined federal-provincial port authority?

Mr. Mann: No, there is none.

Mr. Rose: Are you then breaking new ground?

Mr. Mann: We are not breaking ground. At the moment no one is breaking ground, but I hope this Committee will be able to discuss the merits or demerits of this particular proposition when it gets to it.

Mr. Rose: Do you not feel, sir, that perhaps we are in a position now that we really cannot do any more than regret what is really an accomplished fact that there is going to be a federal-provincial port authority here?

Mr. Mann: If I were to agree with you, sir, and use the word "regret"...

Mr. Rose: No, you do not have to agree with the word "regret".

Mr. Mann: As I mentioned earlier, I think we are getting into an area—not that it is not open to discussion, if it is the wish of the Committee—of the structure and scope of port administration in Canada. Since this is a subject which in its totality will be entrusted to this Committee for discussion, might it not be better, sir, to hold our comments for that time?

Mr. Rose: Mr. Chairman, if I were certain that this was to be a topic for full discussion then I would be quite prepared to hold my questions, but what interests me in this whole thing is the fact that this new development has stimulated a new concept in port authority and I am not certain of its implications and I gather that you are not either.

• 1210

Mr. Lloyd: Mr. Chairman, if I may make an observation, I think one should note that the Glassco Commission expressed recommendations with respect to consolidation of activities having to do with marine services, harbours, and the like—and that was some time ago. When you look back at that and at a submission that was tabled—it was put together by officers of the Department of Transport in which, by the way, we had no inputs at the stage, it was brought forward by officers who were familiar with the subject—you will find that there were considerations of a review of port administration for

[Interprétation]

M. Rose: Est-ce qu'il y a d'autres ports au Canada qui ont une autorité combinée fédérale-provinciale?

M. Mann: Non, aucun.

M. Rose: Vous vous engagez sur un terrain nouveau?

M. Mann: Nous ne nous engageons pas sur un terrain nouveau. Pour le moment personne ne s'engage sur un nouveau terrain, mais j'espère que ce comité pourra étudier les avantages et les inconvénients de cette proposition quand le moment viendra.

M. Rose: Ne croyez-vous pas que nous sommes maintenant dans une position où nous ne pouvons pas faire plus que regretter ce qui est, en somme, un fait accompli et qu'il y aura une autorité portuaire fédérale-provinciale?

M. Mann: Si je devais être d'accord avec vous et utiliser le mot «regretter»...

M. Rose: Non, vous n'avez pas à être d'accord sur le mot «regretter».

M. Mann: Comme je l'ai dit plus tôt, nous nous engageons sur un terrain que nous pouvons discuter si vous le voulez, concernant la structure et l'envergure de l'administration des ports au Canada. Puisque c'est un sujet, qui dans son ensemble, sera confié au Comité pour être discuté, est-ce qu'il ne serait pas préférable de garder nos commentaires pour ce moment-là?

M. Rose: Monsieur le président, si j'étais sûr, que ce soit un sujet à discussion complète, je serais disposé à garder mes questions. Mai, ce qui m'intéresse dans tout cela c'est que ce nouvel événement a abouti à un nouveau concept des autorités portuaires. Je n'en connais pas la portée et je pense que vous ne les connaissez pas non plus.

M. Lloyd: Si je puis faire une observation, il y a lieu de remarquer que la Commission Glassco avait exprimé des recommandations au sujet de la consolidation des activités ayant trait aux services maritimes, aux ports, et le reste—cela remonte à quelque temps déjà. Lorsqu'on se reporte à ce moment-là, et à un mémoire qui a été déposé—il avait été préparé par les fonctionnaires du ministère du Transport et, au fait, nous n'avions pas participé à ce moment-là, il avait été produit sujet—si l'on se reporte à ce mémoire vous par des fonctionnaires qui connaissaient le constaterez qu'on avait songé à étudier l'ad-

[Text]

some time past, before Roberts Bank came into being.

Mr. Rose: Mr. Chairman, if this Committee decides—at the moment this is my feeling—that the port authority should remain under federal jurisdiction, what can be done about the situation at Roberts Bank?

An hon. Member: That is a good question.

Mr. Allmand: Mr. Skoberg is on the Steering Committee for the same party as Mr. Rose and I think we agreed in the Steering Committee and the minister agreed that after Easter we were going to have a complete study of all port administration in Canada, as has been referred to by Mr. Mann. So we are going to examine all the aspects of port administration including the problems that you have raised as far as I understand it after we return.

The Chairman: As a matter of fact, we are planning a tour to visit all the ports too, Mr. Rose.

Mr. Rose: I cannot afford any more tours, Mr. Chairman, physically I cannot.

I wonder, in spite of the point of order if you would allow that one question as a concluding question and will I repeat it. If we were to decide on continued federal administration of ports regardless of where they are geographically, what effect would this have on the Roberts Bank situation? I have the feeling, without any real proof, that the thing is finished. There has been a decision on this matter. I do not want another exercise in futility, like the causeway, to develop where the committee does a lot of work and then finds its decisions are irrelevant because its decisions have been made already by some other body.

Mr. Mann: I am sorry, I must confess that I do not understand the finality with which Mr. Rose deals with the Roberts Bank situation, on which he says a decision has been made. The fact of the matter is that the National Harbours Board is constructing a port facility on property, which certainly is confirmed by the finding of the Supreme Court of Canada in the offshore minerals case, which is not the property of the Province of British Columbia. Therefore with regard to property, what we are spending now is predominantly on federal property.

The only problem that exists at this juncture is that part of the causeway which connects these harbour installations to the uplands is clearly not under federal property

[Interpretation]

ministration des ports depuis un certain temps déjà, avant que la question Roberts Bank survienne.

M. Rose: Si le Comité décidait—et pour le moment c'est mon impression—que l'autorité portuaire devrait continuer à relever du gouvernement fédéral, qu'est-ce qu'on pourrait faire au sujet de la situation à Roberts Bank?

Une voix: C'est une bonne question.

M. Allmand: M. Skoberg fait partie du comité directeur. Nous avons convenu, ainsi que le ministre, que nous ferions une étude approfondie de l'administration portuaire au Canada comme vient de le dire M. Mann. Par conséquent, nous allons examiner tous les aspects de l'administration portuaire ainsi que les problèmes que vous avez soulevés, si je comprends bien, après le congé de Pâques.

Le président: En fait, nous avons l'intention de visiter aussi tous les ports, M. Rose.

M. Rose: Je ne peux me permettre les tournées, physiquement je ne le peux plus, mon-sieur le président.

Malgré cet appel au règlement, me permettez-vous de poser une dernière question. S'il fallait décider de maintenir l'administration fédérale des ports quelle que soit leur situation géographique, quels effets cela aurait-il sur l'entreprise de Roberts Bank. J'ai le sentiment, sans preuve réelle cependant, que tout est terminé. Une décision a été prise. Je ne voudrais pas d'autres discussions inutiles comme celles sur la chaussée. Le Comité fait beaucoup de travail et il constate que ses décisions, sont hors de propos parce que les décisions ont déjà été prises par n'importe quel autre organisme.

M. Mann: Je dois avouer que je ne comprends pas que M. Rose nous dise que le sort de Roberts Bank est définitivement réglé. Le fait est que le Conseil des ports nationaux établit des aménagements sur ses propres terrains, qui ont certainement l'approbation de la Cour suprême dans le cas des découvertes de minerais éloignés de la côte, n'est pas la propriété de la Colombie-Britannique. Par conséquent, en ce qui concerne la propriété, ce que nous dépensons actuellement est surtout sur propriété fédérale.

Le seul problème qui existe en ce moment, c'est qu'une partie de la chaussée qui lie ces installations portuaires aux terres ne relève pas du gouvernement fédéral mais appartient

[Texte]

right, but belongs to the Province of British Columbia. On that we have an accommodation at this juncture with the Province of British Columbia. I think the Province of British Columbia has shown good enough faith by giving us this accommodation and by showing a communality of interests in expediting coal exports to Japan from a rather depressed area of the province and by participating via BC Hydro and Power Authority in a railway arrangement with the on-carrying railways. We cannot really see there will be all that much of a problem as far as Roberts Bank is concerned.

Mr. Rose: My concern, sir, is that Mr. Bennett holds all the aces. You can bring all this coal down from your depressed area—I am not convinced, although it is irrelevant, that many local people are being hired in that area as a matter of fact, I have evidence to suggest otherwise—but nevertheless, Mr. Bennett holds the aces in that he holds all the foreshore rights. You could bring all this coal right down there or the CNR can and if the property on the shore is held by the BC government it seems to me it puts them in a tremendously strong position to negotiate the final port authority.

Mr. Mann: Mr. Rose, I had toyed with the idea of bringing up to this committee a model we have of the Roberts Bank facility. If we had it here, we could explain, I think a little more clearly than one can do verbally, that the situation as you see it is just not so because the area which Mr. Bennett's government has expropriated is not directly connected at all with the facility being used by Kaiser for the export of coal. The only effect that the ownership of the area by the British Columbia government has, the uplands are above high water, on the movement is that through that area must be created a railway right of way to bring the unit trains from the mines. The B.C. Hydro, a Crown corporation of the Province of British Columbia, is a participant in this arrangement. I cannot quite see that the Province of British Columbia would stand in the way of one of its Crown corporations which carries, along with the line haul carriers, the coal to the facility which is clearly on federal property.

Mr. Rose: I am not suggesting, sir, that they would stand in the way of the ultimate delivery of coal to the port. What I am suggesting is that the British Columbia government finds itself in a very strong bargaining position concerning the ultimate complexion of the harbour authority there first, because of the one year lease and second because of their involvement in it.

[Interprétation]

à la Colombie-Britannique. En plus, il existe un arrangement avec la Colombie-Britannique. Je crois que la province de la Colombie-Britannique a fait preuve de bonne foi en acceptant cet arrangement et en manifestant un intérêt commun aux exportations de charbon au Japon qui vient d'une région assez pauvre de la province ainsi qu'en participant avec l'Hydro de la Colombie-Britannique à une entente avec les chemins de fer. Par conséquent, nous ne croyons pas que Roberts Bank causera tellement de problèmes.

M. Rose: Ce qui me préoccupe c'est que monsieur Bennett a tous les atouts en mains. Vous pouvez transporter tout le charbon de cette région de marasme, je ne sais pas si l'on emploie beaucoup de main-d'œuvre locale, j'ai même des preuves du contraire, mais M. Bennett a tout de même tous les atouts en mains. C'est lui qui détient certains droits si la propriété sur le rivage est aux mains du gouvernement de la Colombie-Britannique, ce qui le place dans une situation très avantageuse pour négocier avec les autorités portuaires.

M. Mann: Monsieur Rose, je voulais présenter au Comité un modèle des installations portuaires de Robert's Bank. Si l'on avait ce modèle ici, nous pourrions en donner des explications plus claires. La situation, telle que vous l'entrez, ne correspond pas à la situation réelle. Le terrain exproprié par le gouvernement de M. Bennett n'est lié d'aucune façon directement aux installations qu'utilise Kaiser pour l'exportation de charbon. Le seul effet que la Colombie-Britannique possède ce terrain est au-dessus du niveau de marée haute, c'est qu'il y a lieu d'établir une emprise de chemins de fer pour amener les convois des mines. La Hydro de la Colombie-Britannique, une société de la Couronne de la province de la Colombie-Britannique participe à cette opération. Je ne vois pas comment la province de la Colombie-Britannique pourrait mettre des bâtons dans les roues à une de ses propres sociétés, qui transporte le charbon vers ces installations qui se trouvent réellement sur propriété fédérale.

M. Rose: Je ne veux pas dire qu'elle mettrait des bâtons dans les roues pour la livraison du charbon vers le port. Ce que je dis c'est que le gouvernement de la Colombie-Britannique se trouve dans une très bonne situation de négociations en ce qui concerne l'autorité portuaire, à cause du bail d'un an et à cause des autres atouts qu'elle détient.

[Text]

Mr. Mahoney: I think we agreed that everybody would have ten minutes allocation for questioning and we are well into overtime.

The Chairman: I hate to apply this ruling but I think Mr. Rose is finished.

Mr. Rose: I am through.

The Chairman: Mr. Portelance, do you have another question?

M. Portelance: Oui, monsieur le président. Merci. Monsieur Mann, depuis plusieurs années, à Montréal on parle qu'il y a eu des études de faites, du moins avec le Conseil des ports nationaux, à l'effet qu'un parc serait aménagé le long du port dans la partie est de la ville. Êtes-vous au courant de ces études qui ont été faites par la ville et le Conseil des ports nationaux?

Mr. Mann: Yes, I think there is something called Avenue Bellerive and I think this has been a matter of discussion, if not agreement, between our local management and the City of Montreal. I think there has been an agreement or there certainly have been discussions between our local management and the City of Montreal.

Mr. Portelance: We do not know at what point discussions are?

Mr. Mann: I could not tell you offhand. I do not know where it stands. If it is of importance sir, we can get you that information.

Mr. Portelance: Well, it is certainly important. A lot of people are worrying about whether they might be expropriated or not, and it is hard for landlords.

Mr. Mann: Well, we can make that information available to you.

M. Portelance: Une autre chose, monsieur le président, c'est que, dans la partie ouest de Montréal, depuis environ 10 ans, on procédait aux déchargements de charbon, je ne sais pas où, mais je crois que c'était près du canal Lachine, et on apprend que, prochainement, ces déchargements de charbon se feront dans l'est, précisément là où il y a des constructions et des gens qui y résident; ceci est vraiment déplaisant pour les propriétaires et ces personnes-là. Peut-on faire quelque chose à cet égard?

Mr. Mann: I am sorry that I am not familiar with this particular situation. If one of my associates here is familiar with it we could get you the information. What you are suggesting, sir, is the coal loading operations that

[Interpretation]

M. Mahoney: Nous avons convenu que tout le monde aurait 10 minutes pour poser des questions et nous l'avons déjà dépassé.

Le président: Je déteste appliquer ce règlement, mais je pense que M. Rose a terminé.

M. Rose: J'ai terminé.

Le président: Monsieur Portelance, avez-vous une autre question à poser.

Mr. Portelance: Yes, Mr. Chairman. Thank you. Mr. Mann, for several years now, in Montreal, there has been mention of studies that have been made, at least with National Harbours Board, to the effect that there would be a park laid out along the port in the east end of the City. Are you aware of these studies that have been carried out by the city and the National Harbours Board?

M. Mann: Oui, je crois qu'il y a ce qu'on appelle l'Avenue Bellerive, et c'est une question qui a fait l'objet de discussions sinon d'accords entre la direction locale et la Ville de Montréal. Je crois qu'il y a eu une entente, ou en tout cas, il y a eu des entretiens entre notre direction locale et la Ville de Montréal.

M. Portelance: Nous ne savons pas exactement où on en est avec ces discussions. Je ne saurais vous le dire maintenant.

M. Mann: Je ne sais pas où on en est, mais si c'est vraiment important nous pouvons obtenir ces renseignements.

M. Portelance: Bien sûr que c'est important; beaucoup de gens sont inquiets parce qu'ils craignent d'être expropriés, ce qui est assez difficile pour les propriétaires.

M. Mann: Nous pourrions vous obtenir ce renseignement.

Mr. Portelance: Another thing, Mr. Chairman, is that in the western section of Montreal, since about ten years, unloading of coal had taken place, I do not know where, but I think it was near the Lachine Canal, and now we have learned that soon this unloading of coal will be done in the east, precisely where there is housing and where the people are living. This is really unpleasant for those who own property there and for those who live there. Could anything be done about this?

M. Mann: Je regrette, mais je ne suis pas au courant de la situation en question. Si l'un de mes associés, ici présents, est au courant, on pourrait obtenir ce renseignement. En somme, ce que vous voulez dire, c'est que des

[Texte]

took place on that pier, which was eliminated when we restructured the pier and took all the dirt away from there, is now to go to the east. I have some hesitation answering that question because our coal traffic in Montreal has disappeared practically to zero, and I am surprised to hear there is thought of coal loading in the eastern part of the harbour.

Mr. Portelance: Well they started last fall. Apparently for this coming season there are a lot of contracts signed already and they are supposed to use the same facilities as they did in the past.

Mr. Mann: We will check into that, Mr. Chairman, and let Mr. Portelance have the information.

Mr. Portelance: I would like to have the information if something can be done.

Un instant, monsieur le président. Apparemment, il y a un gérant au port de New York; n'envisage-t-on pas de faire la même chose pour le port de Montréal: avoir un gérant qui serait investi d'une autorité plus grande que celle qui est accordée à l'heure actuelle? Ne seriez-vous pas en faveur d'un changement semblable?

• 1220

Mr. Mann: Perhaps Mr. Portelance might point out in what respect the authority of the port manager in Montreal is deficient for us to be able to deal with the question specifically.

Mr. Portelance: Well apparently, in New York the manager has more power than our man in Montreal. It might be with the longshoremen or in other departments but he can take a final decision while in Montreal nobody can.

Mr. Mann: I do not think that is quite right, sir. With regard to labour, just to deal with a specific because you mention stevedores—we do not employ the stevedores in Montreal. However, I can tell you that our port manager in Montreal has the complete right to hire or fire any of our employees or to promote or to demote any of our employees who are under bargaining agreements. This, I would suggest to you, is a very wide power. This is already decentralized. The situation in New York with regard to stevedoring is that Mr. Austin Tobin, who is the Executive Director of the Port of New York Authority, does not employ. His Authority does not employ stevedores at all, so I do not quite follow you.

[Interprétation]

opérations de chargement de houille qui avaient lieu au quai de Byckerdycke, qui fut éliminé lorsque nous avons aménagé ce quai et enlevé toute la saleté seront maintenant transférées vers le côté est du port. J'hésite à répondre à cette question, car le transport de houille à Montréal est pratiquement tombé à zéro, et je m'étonne qu'on parle de chargement de houille dans la partie est du port.

M. Portelance: Cela a commencé l'automne dernier, et apparemment, pour la prochaine saison, beaucoup de contrats sont déjà signés et ils sont censés se servir des mêmes installations que dans le passé.

M. Mann: Monsieur le président, nous allons vérifier cela et fournirons ces renseignements à M. Portelance.

M. Portelance: Je voudrais obtenir ces renseignements, si c'est possible.

One moment, Mr Chairman. Apparently, in New York, there is a port manager. Do we not consider the possibility of doing the same thing in Montreal, i.e. having a manager who would have more authority than is held at the present time? Would you agree to such a change?

M. Mann: Monsieur Portelance pourrait peut-être vous dire à quel égard l'autorité du directeur du port de Montréal est telle que nous ne puissions traiter de la question.

M. Portelance: Apparemment, à New York, cet homme a beaucoup plus d'autorité que le Directeur du port de Montréal. Peut-être qu'avec les débardeurs ou autres départements, mais il peut prendre des décisions définitives, tandis qu'à Montréal personne ne le peut.

M. Mann: Je ne crois pas que vous ayez tout à fait raison. Vous mentionnez les débardeurs, nous n'en employons pas à Montréal, mais notre directeur du port à Montréal a tout à fait le droit d'engager ou de renvoyer n'importe quel employé et de leur accorder ou non des promotions en vertu de nos accords. Il a donc des pouvoirs très vastes; ces pouvoirs sont déjà décentralisés. A New York, ce qui est des débardeurs, M. Austin Tobin, le directeur général du «Port of New York Authority», n'emploie aucun débardeur. C'est pourquoi je ne comprends pas votre question.

[Text]

Mr. Portelance: You say they do not hire any longshoremen?

Mr. Mann: No.

Mr. Portelance: I thought a man could be in charge of everyone, longshoremen, stevedores and everyone having something to do with the Port of Montreal.

Mr. Mann: No. If you are taking the Port of New York, which is a very successful operation, as an example, the Port Authority does not hire or engage in any activity with regard to stevedores; this is all done by shipping companies, ship's agents and stevedoring companies. The Port Authority does not at all act as the employer of longshore labour.

Mr. Portelance: We heard that compared with some other place the Port of Montreal does not produce as much, can we have figures to prove that? Or, is it not true that the Port of Montreal is not producing as much as the other?

Mr. Mann: There have been allegations made, Mr. Chairman, that the production rate of longshore labour in Montreal has decreased over the last year and a half, I believe. It is pretty hard to get definite figures. There is a published figure in the Picard Report which compares the handling of flour in the Port of Montreal, tons per hour, to that in the Port of Saint John. Certainly on that published figure, which is a matter of record, the Port of Saint John labour force produces more tonnage per hour of flour than the port labour force did at that time in Montreal.

Mr. Portelance: This only applies to flour?

Mr. Mann: This example was given.

Mr. Portelance: Thank you.

The Chairman: Mr. Horner?

Mr. Horner: I have just one quick question. Mr. Mann, I think you suggested that port facilities do not necessarily attract traffic. On our trip to the Maritimes a couple of weeks ago, there seemed to be a general impression that there were not enough ships stopping at the harbours; it did not matter whether it was St. John's or Corner Brook or Halifax or Saint John. On the average, they have been busy, of course. However, I was concerned about this containerization at Halifax. What is going to stop the ship at Halifax if they can come right up to Montreal? Also, with the unit train system right across Canada, what is going to stop the ship at Halifax when they are not stopping there now?

[Interpretation]

M. Portelance: Ils n'emploient pas de débardeurs?

M. Mann: Non.

M. Portelance: Je pense qu'un homme devrait être en charge de tout le personnel, débardeurs et autres pour le port de Montréal.

M. Mann: Même si vous prenez le port de New York, qui est très bien administré, l'autorité du port n'engage personne en ce qui a trait aux débardeurs; cela relève des compagnies de navigation et des compagnies de débardeurs; mais l'autorité n'est pas l'employeur de ces débardeurs.

M. Portelance: On se plaint de l'inefficacité du port de Montréal en comparaison de certains autres ports, car la productivité n'est pas aussi élevée. Est-ce qu'on pourrait avoir des chiffres pour le prouver, ou est-ce que ce n'est pas vrai que la productivité est plus basse à Montréal qu'ailleurs?

M. Mann: On a dit que le taux de production des débardeurs de Montréal avait baissé depuis un an et demi, je pense. Il est assez difficile d'obtenir des chiffres précis à ce sujet. Il y a des chiffres dans le rapport Picard qui compare la manutention de la farine à Montréal en tonne par heure avec le port de Saint-Jean. Assurément, d'après ces chiffres connus, l'effectif du port de Saint-Jean fournit une productivité plus grande par heure que le port de Montréal.

M. Portelance: Seulement pour la farine?

M. Mann: C'est l'exemple qu'on a donné.

M. Portelance: Merci.

Le président: M. Horner.

M. Horner: Une brève question. Vous avez dit, M. Mann, je crois, que les installations portuaires n'attirent pas nécessairement la clientèle. Dans notre voyage aux Maritimes, il y a une couple de semaines, on a semblé avoir l'impression générale qu'il n'y a pas assez de navires qui s'arrêtent à ces ports; peu importe que ce soit Saint-Jean, Cornerbrook, Halifax, ou Saint-Jean de Terre-Neuve. L'activité qui règne est en moyenne normale. Quant aux installations pour le transport par cadre à Halifax la chose m'intéresse; pourquoi les navires s'arrêteraient-ils à Halifax, s'ils peuvent aller directement à Montréal?

[Texte]

Mr. Mann: I think if I may just comment on this briefly, again, let us remember that containerization is, although not conceptionally but in its practice, a relatively new movement. I believe the first container vessel appeared in Atlantic interocean international trade in 1966, so it is that recent. We are all going through a tremendous development stage. What appears to be developing in the Canadian context are two systems of container handling, of container movement; one which you might call a tangential system, which is based on a conclusion by shipping companies that they can best serve the Canadian or mid-west United States market by dropping off containers at a Canadian East Coast port on the way to and from New York. This is on the great circle route. This obviously must be economically acceptable to some companies because already a consortium has made that decision and backed it with money.

The second system is one based on the direct penetration of the St. Lawrence. There is a divergence of opinion even there, again backed by money. Manchester Lines have concluded that their terminal point should be Montreal; Canadian Pacific having looked over all the available ports in eastern Canada have concluded that for their purposes, Quebec is the terminal point. So you have these two completing systems. Both of them must realize, of course, and do realize, that the centre of industrial gravity, the high volume markets are Montreal and west, up to and including Detroit and Chicago.

The one system, the tangential system, is based on the realization and the hope that with railway movements of containers from an east coast port to the heartland of the continent the costs of the combined movement of shipment to an east coast port and rail beyond will be competitive with the penetrating system to Montreal or Quebec and rail or truck beyond. Now this is a competitive assessment by various companies.

Mr. Horner: This is the point I am coming to. Mr. Lloyd is looking awfully worried about my questions on Halifax and containerization, but I see last year a \$4 million expenditure, this year you are increasing it to \$4.9 million and in the next item coming up we see that the operating expenses, the interest on the money advanced and so on—I am referring to Item 77—Halifax is in debt here to \$900,000. The whole success, as I see it, in containerization and the use of Halifax Port has to be linked very closely as you suggest in your last remarks with rail beyond. A competitive factor is the rail beyond.

[Interprétation]

M. Mann: Un bref commentaire à ce sujet: souvenons-nous que le transport par cadre est une affaire relativement nouvelle. Le premier navire pour le transport par cadre est apparu sur l'Atlantique-Nord pour la première fois en 1966. Par conséquent, nous en sommes à l'étape du développement. Ce qui semble se dessiner au Canada, ce sont deux systèmes de mouvement pour les cadres. Premièrement, un système qu'on pourrait appeler un système tangentiel qui se fonde sur la conclusion par les armateurs qu'ils peuvent le mieux servir le marché du sud-ouest américain et canadien en déchargeant ces cadres dans un port canadien en faisant route pour ou de New-York. Cela doit être économiquement acceptable pour certaines compagnies, puisqu'un consortium a déjà pris cette décision.

Le deuxième système se fonde sur la pénétration directe du Saint-Laurent; et vous avez divergence d'opinions même ici, pour des raisons financières. Les «Manchester Liners» ont conclu que leur terminus devait être Montréal, et le Pacifique Canadien, ayant étudié tous les ports de l'Est a choisi le port de Québec. Par conséquent, vous avez ces deux systèmes rivaux; les deux doivent se rendre compte que le centre de gravité industriel, que les gros marchés, sont à Montréal et dans l'Ouest, y compris Détroit et Chicago.

Dans un système, le système tangentiel, on se fonde sur l'espoir que le mouvement par chemin de fer des cadres d'un port de l'Est vers le centre du continent sera concurrentiel avec le système de pénétration qui a Montréal et Québec comme points d'arrivée et qui se prolonge par camion ou par chemin de fer.

M. Horner: C'est là où je veux en venir. M. Lloyd semble horrifié à l'idée que je vais poser des questions à propos d'Halifax et du transport par cadre. L'an dernier, une dépense de quatre millions a été faite, cette année 4.9 millions, et dans les crédits suivants, frais d'exploitation et intérêts sur les sommes avancées, ainsi de suite... Je pense au Crédit 77, Halifax est en dette de 900,000 dollars etc. Le succès de l'utilisation du port de Halifax pour la manutention des cadres est lié très directement, comme vous le dites, aux chemins de fer, au-delà du port d'Halifax. Quand vous dépensez l'argent des contribuables, il

[Text]

In your expenditures of Canadian taxpayer's money to the extent you are doing there, are you contemplating any special appeal to the CTC or the railroad companies themselves to ensure that Halifax is competitive? I think it is prudent that somebody take it upon themselves to make certain that there is a competitive factor carrying on. For example, in the Railway Act, the continuance of the lower rate on grain and flour for export, there is a special rate, written into the Act and in the new Act too. Now should there not be a similar rate for containerization trade? The idea of the grain rate was to use the eastern ports. Should there not be a similar rate if containerization is going to mean the same thing? Should there not be a guarantee of a similar rate to make certain that there is a competitive factor?

Mr. Mann: There appears to be already some indication that this will be the case. Canadian National has, I think, had discussions already with the steamship lines and both railways, CP and CN, have indicated a very great interest and involvement in the facilitation of container movements. Canadian National itself is incurring some investment at inland terminals for the handling of containers. They certainly have come out very strongly in favour of facilitating the movement.

Mr. Horner: If they can make more money handling them at Montreal, then they will handle them at Montreal; they will not handle them at Halifax and the Canadian taxpayer's money will be wasted down there.

Mr. Lloyd: Mr. Chairman, may I make a small observation? In fact, some reference was made to myself and the City of Halifax. My very, very close and respected friends in Halifax decided to terminate my service in the elective service of Canada. They encouraged me to seek employment elsewhere. So I have become a sort of...

Mr. Horner: I think it was a very good move.

Mr. Mann: I am trying to be a bookkeeper now, as a Canadian citizen, and I must say that some of your observations are very pertinent, but the National Harbours Board financial management is not entirely controlled within itself. There are external influences. The railways financial policy, the railways rate making system, the financial management of the national government's interests in various projects and programs, railways, air, trucks and the like are supposed to be rationalized under the Canadian Transportation Commission and in the contributions of my

[Interpretation]

sera prudent que quelqu'un prenne sur soi de s'assurer qu'il y a un facteur de concurrence. Est-ce que vous prévoyez d'en appeler à la Commission canadienne des transports ou aux compagnies de chemins de fer? Dans la Loi sur les chemins de fer, par exemple, le maintien des taux réduits pour les céréales et la farine d'exportation c'est un taux spécial, cela se trouve dans la Loi, et même dans la nouvelle Loi. Est-ce qu'il ne devrait pas y avoir un taux analogue pour les cadres? Est-ce qu'il ne faut pas s'assurer que la concurrence existera véritablement?

M. Mann: On semble avoir l'impression que ce sera le cas. Le National Canadien a eu, il me semble, des entretiens déjà avec les compagnies de navigation, les deux compagnies de chemins de fer, le Pacifique canadien et le National canadien, se sont dit très intéressées au transport des cadres. Le National canadien a même investi des fonds dans certains terminus intérieurs pour la manutention des cadres; assurément, les compagnies sont nettement en faveur de faciliter le mouvement.

M. Horner: S'ils peuvent faire plus d'argent en les transportant depuis Montréal, ils le feront. Ils ne feront aucune manutention à Halifax et l'argent des contribuables sera perdu.

M. Lloyd: Monsieur le président, est-ce que je pourrais faire juste une brève observation? Étant donné qu'on a mentionné mon nom ainsi que celui de la ville de Halifax, mes très bons amis à Halifax ont décidé de mettre fin à mes services au parlement. Et on m'a fortement encouragé à me chercher un emploi ailleurs. Par conséquent, je suis devenu...

M. Horner: Je crois que c'était une excellente décision.

M. Mann: J'essaie de penser en comptable maintenant, en tant que citoyen canadien; je dois dire que certaines de vos observations sont très pertinentes, mais l'administration financière du Conseil des ports nationaux n'est pas régie uniquement de l'intérieur. Il y a des influences extérieures. La politique financière des chemins de fer, l'établissement des tarifs ferroviaires, l'administration financière des intérêts nationaux du gouvernement dans divers projets et programmes, les transports par chemin de fer, par air et par camion, tout cela doit être rationalisé par la Commis-

[Texte]

colleagues to matters financial, I will be happy to receive as much enlightenment as I can obtain from the Canadian Transportation Commission in this area.

However, I would like to point out to you, Mr. Horner, that the 1967 picture of earnings at the ports before depreciation and before interest does show quite a considerable cash flow. I think you must also agree if we are going to measure where things should be put and where investments should be made, we should increasingly tend to do it on the basis of what the economic...

Mr. Horner: That same report showed that the traffic was down for Halifax, I think, by 7 per cent.

Mr. Lloyd: That is correct. On the other hand, if a shipping line comes to Halifax, Saint John or Vancouver and they put up their money, they undertake to commit themselves to expenditures to completely liquidate a new investment, how can you deny that to them?

Mr. Horner: Do not get me wrong, I am working for Halifax.

Mr. Lloyd: I am not defending Halifax I am saying anywhere.

Mr. Horner: But I am working for Halifax.

Mr. Lloyd: I am talking about the principle.

Mr. Mahoney: Mr. Chairman, are we going to meet this afternoon at 3.30 o'clock?

The Chairman: Mr. Mahoney, I do not know if this is the wish of the Committee. We may finish in a few minutes which would save the witnesses from coming back this afternoon. I think Mr. Horner has only one more question.

Mr. Horner: Yes, I am in a co-operative mood.

Vote 70 agreed to.

Vote 75 agreed to

Vote 77 agreed to.

Vote 80 agreed to.

Mr. Horner: I have just one question on L180. In the explanation of your expenditures, you said that you had \$32 million, \$10 million came from earnings which left something like \$22 million, but in Item L180 you have \$5.8 million that you are pulling up from somewhere. Is this coming from the reserve fund?

[Interprétation]

sion canadienne des transport. Je serai heureux d'utiliser les bon offices de la Commission canadienne des transports dans ce domaine.

J'aimerais vous signaler, toutefois, Monsieur Horner, que l'état des revenus pour 1967 dans les ports, avant l'amortissement et le paiement des intérêts, indique tout de même qu'il y a un flux de capital considérable. Et je crois que vous conviendrez avec moi que si nous voulons déterminer rationnellement les endroits où vont s'effectuer les investissements, il nous faut de plus en plus tenir compte de...

M. Horner: Ce même rapport indique que le trafic avait diminué de 7 p. 100, je crois, pour Halifax.

M. Lloyd: C'est juste. Mais, d'autre part, si une société de transport vient à Halifax, à Saint-Jean ou même à Vancouver, et si elle engage des fonds pour liquider complètement tout nouveau placement, comment pouvez-vous l'en empêcher?

M. Horner: Détrompez-vous, je suis sympathique à la cause de Halifax.

M. Lloyd: Je ne défends pas Halifax en particulier, je dis n'importe quelle ville.

M. Horner: Mais j'essaie d'aider Halifax.

M. Lloyd: Je discute du principe, voilà tout.

M. Mahoney: Monsieur le président, est-ce que nous allons nous réunir cet après-midi à 15h 30.

Le président: Bien, je ne sais pas si c'est là le désir des membres du Comité. Nous pourrions peut-être terminer dans quelques minutes, ce qui éviterait au témoin de revenir cet après-midi. Je crois que M. Horner n'a plus qu'une question à poser.

M. Horner: Oui, je suis bien disposé aujourd'hui.

Le crédit 70 est adopté.

Le crédit 75 est adopté.

Le crédit 77 est adopté.

Le crédit 80 est adopté.

M. Horner: J'ai une question à poser sur le crédit L 180. Dans l'explication que vous avez donnée sur les dépenses, vous avez dit que vous aviez 32 millions de dollars; en tout 10 millions de dollars provenaient des recettes, ce qui laissait environ 22 millions de dollars. Or, dans le crédit L 180, il y a \$5,800,000 que vous prenez quelque part. Est-ce que cette somme provient du fonds de réserve?

[Text]

Mr. Lloyd: There are retained earnings as well as a reserve fund.

Mr. Horner: Is it part of the original...

Mr. Lloyd: I should have explained earlier, Mr. Horner, that the funds that were accumulated and are so-called the replacement reserve were invested in Government of Canada bonds and short terms investments. Some of the investments, sir, mature at such a future date that to liquidate them today would be at quite a considerable loss. So you have to match the liquidation of these at the best opportunity. In some years we are able to apply a little more from our own funds for capital purposes as against other years. It depends upon the maturity of some of these bond issues.

Mr. Horner: I am not too clear on it, but I will take your advice.

Mr. Lloyd: I knew, Mr. Horner, you would accept my professional opinions now. You did not always accept my political opinion.

Mr. Horner: Your professional opinions are good; your political judgments are not.

Item L180 agreed to.

The Chairman: This completes the estimates of the National Harbours Board, and I want to thank Mr. Mann and all his staff.

While we have a quorum I would like to have somebody move to reinstall our vice-chairman because I have been working without a vice-chairman for one meeting.

Mr. Pringle: I so move.

Some hon. Members: Agreed.

Mr. Pringle: We will expect better attendance.

● 1235

The Chairman: Will somebody move that the nomination is closed.

Mr. Corbin: I so move.

Some Hon. Members: Agreed.

The Chairman: The meeting is adjourned.

[Interpretation]

M. Lloyd: Ce sont des bénéfices non distribués ainsi que des fonds de réserve.

M. Horner: Les sommes constituent une partie...

M. Lloyd: J'aurais peut-être dû dire plus tôt monsieur Horner, que les fonds qui ont été accumulés et qui constituent la prétendue réserve de remplacement ont été placés dans les obligations du Canada et dans des investissements à court terme. Certains des investissements arrivent à terme à une date ultérieure, de sorte que les liquider aujourd'hui nous causerait des pertes énormes. C'est pourquoi, il nous faut attendre et liquider ces placements au meilleur moment. Certaines années, nous pouvons utiliser une plus grande partie de nos fonds pour des dépenses d'investissement. Cela dépend du moment où nos obligations arrivent à maturité.

M. Horner: Je ne comprends pas très bien, mais j'accepte vos explications quand même.

M. Lloyd: Je savais, monsieur Horner, que vous accepteriez mes avis professionnels. Vous n'avez pas toujours accepté mes opinions politiques, toutefois.

M. Horner: Sur des questions professionnelles, je vous suis; quant à vos opinions politiques ..

Le crédit L-180 est adopté.

Le président: Ceci termine l'étude des prévisions budgétaires du Conseil des ports nationaux. Je voudrais remercier M. Mann et son personnel.

Et pendant que nous avons le quorum, j'aimerais que quelqu'un propose que nous rétablissions notre vice-président, dans ses fonctions, car nous avons travaillé sans vice-président pendant une réunion.

M. Pringle: J'en fais la proposition.

Des voix: D'accord.

M. Pringle: Nous pourrions nous attendre à une assistance plus nombreuse.

Le président: Est-ce que quelqu'un veut proposer la fin de la période de mise en candidature?

M. Corbin: Je le propose.

Des voix: D'accord.

Le président: La séance est levée.

OFFICIAL BILINGUAL ISSUE

FASCICULE BILINGUE OFFICIEL

HOUSE OF COMMONS

CHAMBRE DES COMMUNES

First Session

Première session de la

Twenty-eighth Parliament, 1968-69

vingt-huitième législature, 1968-1969

STANDING COMMITTEE

ON

COMITÉ PERMANENT

DES

LIBRARY

MAY 30 1969

UNIVERSITY OF TORONTO

**TRANSPORT
AND COMMUNICATIONS**

**TRANSPORTS
ET DES COMMUNICATIONS**

Chairman

H.-Pit Lessard

Président

**MINUTES OF PROCEEDINGS
AND EVIDENCE**

**PROCÈS-VERBAUX ET
TÉMOIGNAGES**

No. 21

APRIL 15, 1969

LE 15 AVRIL 1969

Respecting

Concernant

Estimates for 1969-70 relating to the
Canadian Transport Commission.

Budget de 1969-1970 relativement à la
Commission canadienne des transports.

WITNESSES—TÉMOINS

(See Minutes of Proceedings)

(Voir Procès-verbaux)

The Queen's Printer, Ottawa, 1969
L'Imprimeur de la Reine, Ottawa, 1969

STANDING COMMITTEE ON
TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

COMITÉ PERMANENT DES
TRANSPORTS ET DES
COMMUNICATIONS

<i>Chairman:</i>	M. H.-Pit Lessard	<i>Président.</i>
<i>Vice-Chairman:</i>	Mr. Pat Mahoney	<i>Vice-président.</i>

Allmand,	McCleave,	¹ Schreyer,
Code,	McGrath,	² Sullivan,
Corbin,	⁴ Nesbitt,	³ Thomas (Moncton),
Givens,	Perrault,	Trudel,
Godin,	Rock,	Turner (London East),
² Marshall,	Rose,	⁵ Weatherhead—(20).

Pursuant to Standing Order 65(4)(b) notice was given of changes in the membership of the Standing Committee on Transport and Communications.

Suivant l'article 65(4)(b) du Règlement, avis fut donné de modifications dans la composition du Comité permanent des transports et des communications.

¹ Replaced Mr. Skoberg, on April 14, 1969.

¹ Remplace M. Skoberg, le 14 avril 1969.

² Replaced Mr. Horner, on April 14, 1969.

² Remplace M. Horner, le 14 avril 1969.

³ Replaced Mr. Pringle, on April 14, 1969.

³ Remplace M. Pringle, le 14 avril 1969.

⁴ Replaced Mr. Peddle, on April 14, 1969.

⁴ Remplace M. Peddle, le 14 avril 1969.

⁵ Replaced Mr. Portelance, on April 14, 1969.

⁵ Remplace M. Portelance, le 14 avril 1969.

[Text]

MINUTES OF PROCEEDINGS

TUESDAY, April 15, 1969.
(36)

The Standing Committee on Transport and Communications met this day at 9.30 a.m. The Chairman, Mr. H.-Pit Lessard, presided.

Members present: Messrs. Allmand, Code, Corbin, Givens, Lessard (*LaSalle*), Mahoney, Marshall, McCleave, Nesbitt, Perrault, Rock, Rose, Schreyer, Sullivan, Thomas (*Moncton*), Trudel, Turner (*London East*), Weatherhead (17).

In attendance: From the Canadian Transport Commission: The Honourable J. W. Pickersgill, President; Mr. H. Arbique, Secretary, Mr. L. L. Marks, Financial Adviser.

The Chairman introduced officials of the Canadian Transport Commission who were questioned in respect to Estimates of this Department for the fiscal year ending March 31, 1970.

During questioning, the President of the Canadian Transport Commission stated that the Commission, under its order number R-5158, issued on April 14, 1969, ordered that:

1. Canadian National Railways shall discontinue passenger train service between St. John's and Port aux Basques, in the Province of Newfoundland, presently provided by Train Nos. 101 and 102 and coach service on Mixed Train Nos. 203 and 204 effective July 2, 1969.

Then on motion of Mr. Nesbitt,

Resolved,—That the order number R-5185 of the Canadian Transport Commission dated April 14, 1969 relating to passenger train service between St. John's and Port aux Basques, province of Newfoundland, be printed as an appendix to this day's Minutes of Proceedings and Evidence (See appendix A-3).

[Traduction]

PROCÈS-VERBAL

Le MARDI 15 avril 1969.
(36)

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit ce matin à 9 h. 30, sous la présidence de M. H.-Pit Lessard.

Présents: MM. Allmand, Code, Corbin, Givens, Lessard (*LaSalle*), Mahoney, Marshall, McCleave, Nesbitt, Perrault, Rock, Rose, Schreyer, Sullivan, Thomas (*Moncton*), Trudel, Turner (*London-East*), Weatherhead—(17).

Aussi présents: De la Commission canadienne des transports: L'honorable J. W. Pickersgill, président; M. H. Arbique, secrétaire; M. L. L. Marks, conseiller financier.

Le président présente les représentants de la Commission canadienne des transports, qui répondent à des questions relatives aux prévisions budgétaires du Ministère pour l'année financière se terminant le 31 mars 1970.

Au cours de l'interrogatoire, le président de la Commission canadienne des transports déclare qu'en vertu de son ordonnance numéro R-5185, émise le 14 avril 1969, la Commission a ordonné que:

1. La Société des Chemins de fer nationaux du Canada annule le service de trains de voyageurs entre Saint-Jean et Port-aux-Basques, qu'assurent actuellement les trains n^{os} 101 et 102, dans la province de Terre-Neuve, ainsi que le service de voyageurs des trains mixtes n^{os} 203 et 204, à compter du 2 juillet 1969.

Puis, sur la proposition de M. Nesbitt,

Il est convenu—Que l'ordonnance numéro R-5185 de la Commission canadienne des transports, en date du 14 avril 1969, et relative au service de trains de voyageurs entre Saint-Jean et Port-aux-Basques, dans la province de Terre-Neuve, soit imprimée en appendice aux Procès-verbaux et témoignages de ce jour (*Voir Appendice A-3*).

Mr. Pickersgill agreed to supply additional information to the Members of the Committee.

Votes 50 (\$7,417,900), 55 (\$8,000,000), 60 (\$192,000,000), and 65 (\$1,984,554) severally carried.

At 11:30 a.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

M. Pickersgill convient de fournir des renseignements supplémentaires aux membres du Comité.

Les crédits 50 (\$7,417,900), 55 (\$8,000,000), 60 (\$192,000,000) et 65 (\$1,984,554) sont adoptés séparément.

A 11 h. 30 du matin, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le secrétaire du Comité,

Robert Normand,

Clerk of the Committee.

[Texte]

EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

Tuesday, April 15, 1969

• 0938

The Chairman: Gentlemen, we will commence without a quorum. We have the right to sit as long as there are no votes called.

We are studying this morning the estimates of the Canadian Transport Commission. We have with us The Honourable J. W. Pickersgill, President, Mr. H. Arbique, Secretary and Mr. L. L. Marks, Financial Adviser.

The meeting is open for discussion. Mr. McCleave, I believe you have a few questions to ask Mr. Pickersgill.

Mr. McCleave: My topic, Mr. Chairman, concerns air policy and the possibility of developing efficient trans-Canada lines—in other words the extension of Canadian Pacific Airlines from Montreal eastward into Atlantic Canada.

Mr. Pickersgill, has CPA any applications before the CTC in this regard?

Hon. J. W. Pickersgill (President, Canadian Transport Commission): The answer is no.

Perhaps you would like me to amplify my answer. Under the original policy of the old Trans-Canada Airlines, now Air Canada, they enjoyed a monopoly of transcontinental or main line services. I cannot remember the exact year—I was in Opposition and you were supporting the government at that time—but Canadian Pacific Airlines were given, not by the Air Transport Board which has no jurisdiction in this matter but by the government, the capacity to parallel the route from Vancouver to Montreal by way of Toronto for one flight a day.

After I was made Minister we engaged Mr. Stephen Wheatcroft, who had done the study for the previous government, to do a further study as to whether, under certain criteria the government had laid down, which I announced in Parliament, Canadian Pacific Airlines could be allowed to participate to a greater degree in this service without impairing the financial viability of Air Canada and throwing it into a deficit position. Mr. Wheat-

[Interprétation]

TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

Le mardi, 15 avril 1969

Le président: Messieurs, nous allons commencer sans avoir un quorum. Nous avons le droit de siéger puisque nous n'avons rien à mettre aux voix.

Nous abordons ce matin l'étude des prévisions budgétaires de la Commission canadienne des transports. Nous avons parmi nous l'honorable J. W. Pickersgill, président, M. H. Arbique, secrétaire et M. L. L. Marks, conseiller financier. La session est ouverte. Je crois que M. McCleave a des questions à poser à M. Pickersgill.

M. McCleave: Je voudrais parler de la politique aérienne et de la possibilité de mettre au point des lignes aériennes efficaces, en d'autres termes, l'extension du réseau aérien du Pacifique-Canadien, de Montréal vers l'Est dans les provinces de l'Atlantique. Puis-je demander à M. Pickersgill si le Pacifique-Canadien a présenté une demande à la Commission à ce sujet?

L'hon. J. W. Pickersgill (président de la Commission canadienne des transports): La réponse est non. Je pourrais peut-être donner plus d'explications là-dessus. Aux termes de la politique initiale des Lignes aériennes Trans-Canada, présentement connues sous le nom d'Air Canada, le Pacifique-Canadien jouissait du monopole des services transcontinentaux ou des lignes principales. Je ne peux pas me souvenir de l'année exacte mais je sais que j'étais du côté de l'Opposition et vous du côté du gouvernement à ce moment-là, et les lignes aériennes du Pacifique-Canadien ont obtenu non pas de la Commission canadienne des transports, qui n'a aucune compétence en la matière, mais du gouvernement, le droit d'exploiter un deuxième service de Vancouver à Montréal, via Toronto, une fois par jour.

Après que je suis devenu ministre, nous avons chargé M. Stephen Wheatcroft, qui avait entrepris pour le gouvernement précédent de procéder à une nouvelle étude en vue de déterminer si, d'après certains critères établis par le gouvernement et énoncés par moi-même au Parlement les lignes aériennes du Pacifique-Canadien pourraient participer dans une plus large mesure à ce service sans que cela nuise à la rentabilité d'Air

[Text]

croft made a report which, with some slight modifications, was largely implemented, and I made an announcement to that effect when I was Minister of Transport. That policy has not been changed by the government and it would not be within the present competence of the Canadian Transport Commission to change it or to entertain any application in that regard. This would be a matter for the government. We might be asked for advice about that policy. However, I think this is a question that would be more appropriately directed to the Minister of Transport.

Mr. McCleave: Am I correct that the western limits of this regional carrier group that has resulted from amalgamation in Eastern Canada is Montreal?

Mr. Pickersgill: No. If you are referring to the proposed acquisition by Nordair Limited of Eastern Provincial Airways shares, that is the form that this proposal takes. Incidentally, I understand that that proposal has not yet been approved by at least one of the two companies. We in the Canadian Transport Commission have been kept informed about these developments. But if it should happen there would still be two quite separate companies. Although Eastern Provincial Airways, would be owned entirely by Nordair Limited, thinking in terms of shares, it would still be a separate company with its headquarters at Gander or some other place in the Atlantic provinces. It is our policy not to permit it to have headquarters anywhere except in the Atlantic provinces because we think it would lose its regional character. Nordair would continue to operate in the area in which it operates. You may ask what would be the advantages of this. One of the advantages, and perhaps the biggest, is that they could use some of their equipment over all the routes. But they would have to keep separate accounts and continue to be separate carriers.

Mr. McCleave: Mr. Pickersgill, do you have within the CTC a research unit that makes continuous studies of the revenue, passenger, and freight carrying positions of all these Canadian airlines?

Mr. Pickersgill: Oh yes. They are required by the Air Transport Committee to file statistics regularly. Some of the airlines, particularly some of the small companies, are a little

[Interpretation]

Canada, et plonge la société dans une situation financière déficitaire. M. Wheatcroft a préparé son rapport qui, à quelques petites modifications près, a été adopté en grande partie et j'ai fait une déclaration dans ce sens quand j'étais ministre des Transports. Cette politique n'a pas été modifiée par le gouvernement et il n'entre pas dans la compétence de la Commission canadienne des transports de modifier cette politique ni même d'accepter de demandes en ce sens à moins que le gouvernement établisse une nouvelle politique. On nous demandera peut-être des conseils ou notre avis mais il serait peut-être plus approprié de poser la question au ministre des Transports.

M. McCleave: Puis-je vous demander, monsieur Pickersgill, pour ce qui est des transporteurs régionaux qui se sont fusionnés dans l'Est, je crois que la limite ouest est Montréal, n'est-ce pas?

M. Pickersgill: Non. Si vous parlez des projets d'acquisition par Nordair des actions de l'*Eastern Provincial Airways*, c'est en effet cela. Soit dit en passant, cette proposition n'a pas encore été approuvée par les deux compagnies ou du moins par l'une d'entre elles. On nous a tenu au courant à la Commission canadienne des transports au sujet des événements et si cela se produit, il restera quand même deux compagnies tout à fait distinctes. Bien que l'*Eastern Provincial* soit la propriété exclusive de *Nordair Limited*, pour ce qui est des actions, elle constituera quand même une société distincte, ayant son siège principal à Gander ou ailleurs dans les provinces de l'Atlantique. Notre politique consiste à ne pas permettre à cette compagnie d'établir son siège principal ailleurs que dans les provinces de l'Atlantique car autrement elle perdrait son caractère régional. *Nordair* continuera ses opérations dans la même région qu'à l'heure actuelle. Vous vous demandez peut-être quel en sera l'avantage. Un des avantages, et peut-être le plus important, sera de se servir d'une partie de leur équipement sur toutes leurs routes aériennes, mais il leur faudra tenir des comptes séparés et continuer d'être deux transporteurs distincts.

M. McCleave: Est-ce que vous avez au sein de la CCT, un service de recherche qui effectue des études continues sur les revenus, le nombre de passagers et les capacités de transport des marchandises de toutes ces lignes aériennes canadiennes?

M. Pickersgill: Oh oui. Le Comité de transport aérien exige des compagnies qu'elles déposent régulièrement des statistiques. Certaines des lignes aériennes et surtout les

[Texte]

remiss in doing this. They get quite severely reprimanded, because it is impossible really to form any reasonable judgments about these matters unless you have good statistics. What you might call the day-to-day research is done by the Air Transport Committee. In addition to that the research division is looking at the whole picture with a view to seeing what future developments might look like both in the international and domestic fields.

Mr. McCleave: Are there reports to the Minister from time to time on growth in the industry so that every couple of months or so he has a fresh appreciation of what airlines have been doing, which would be helpful when re-examining existing policies?

Mr. Pickersgill: I do not think there are periodic reports. It is a rather good idea and it might be a very useful thing to do. Generally speaking, I think ministers—perhaps I

• 0945

am speaking as an ex-minister myself—are a little allergic to having still more periodic pieces of paper coming on to their desks. Perhaps Members of Parliament are too.

The Chairman: Mr. Nesbitt.

Mr. Nesbitt: First of all, Mr. Chairman, I would like to ask Mr. Pickersgill a number of questions alluding to Bill C-182 which is presently before the House, the passing of which extend the freeze in Maritime freight rates.

Is the Canadian Transport Commission presently re-considering this proposed legislation?

Mr. Pickersgill: This legislation was introduced by the Minister of Transport and he was advised in this matter largely by his own departmental advisers. However, we were consulted about the proposal to extend this freeze. By "re-consideration" do you mean is the Minister considering proposing some amendments to the Bill.

Mr. Nesbitt: Has the Commission been asked to suggest any changes since first reading?

Mr. Pickersgill: I think the answer would be no.

Mr. Nesbitt: What arrangements, if any, have the Commission made with the railways to ensure that the present freeze will be kept

[Interprétation]

moins importantes ne se sont peut-être pas très bien conformées à cette règle. Elles ont été sévèrement réprimandées car il est impossible d'avoir une idée raisonnable de ces questions à moins de posséder de bonnes données statistiques. Pour ce qui est des recherches courantes, elles sont faites par le Comité du transport aérien. En outre, notre service de recherche étudie toute la question en vue de prévoir les développements futurs tant pour le domaine international que national.

M. McCleave: Fait-on de temps en temps rapport au Ministre sur la croissance au sein de l'industrie pour que, disons tous les deux ou trois mois, il puisse avoir une idée de dernière heure sur les réalisations des lignes aériennes, qui seraient réellement utiles, lorsqu'il s'agit de revoir les politiques déjà existantes?

M. Pickersgill: Je ne crois pas que des rapports soient faits périodiquement. Ce sera peut-être une très bonne idée. Règle générale, les ministres, et je parle ici en tant qu'ancien

ministre, n'aiment guère qu'on leur soumette de nouveaux rapports périodiques qui viennent s'accumuler sur leur bureaux. C'est peut-être la même chose pour les membres du Parlement.

Le président: Monsieur Nesbitt?

M. Nesbitt: Je voudrais poser plusieurs questions, monsieur Pickersgill, au sujet du Bill C-182 qui est présentement devant la Chambre et dont l'adoption gèlera les taux de transport dans les provinces maritimes. La Commission des transports repense-t-elle ce projet de loi à l'heure actuelle?

M. Pickersgill: Cette loi a été présentée par le ministre des Transports, et il a été conseillé dans une large mesure par ses propres fonctionnaires. On nous a consultés, cependant, au sujet de la proposition de prolonger le gel des taux. Par nouvel examen, voulez-vous savoir si le Ministre songe à apporter des modifications au projet de loi?

M. Nesbitt: Je voulais savoir si depuis la première lecture on a demandé à la Commission de proposer des changements?

M. Pickersgill: Non, je crois que la réponse serait non.

M. Nesbitt: Quelles sont les dispositions qu'a prises la Commission auprès des chemins de fer pour immobiliser ces taux jusqu'à ce

[Text]

on until the Bill is either approved, amended or rejected, as the case may be?

Mr. Pickersgill: I suppose if I were being strict and legalistic, Mr. Nesbitt, I should say I do not know, but that would not be strictly true. I understand, and I have seen copies of the correspondence, that the Minister of Transport wrote to the railways, told them about the legislation and asked them not to do anything about changing the rates in the meantime, and that he got a reply from them. I do not think I should be asked to elaborate on that.

Mr. Nesbitt: No, but there are informal arrangements then.

Mr. Pickersgill: That is my understanding.

Mr. Nesbitt: Has the Commission been asked to look into ways and means of making some of the new subsidy fund of approximately \$12 million available to the trucking industry with reference to the Atlantic provinces?

Mr. Pickersgill: I understand the trucking industry has made representations to the Minister of Transport to the effect that the continuation of the freeze would be a perpetuation of something that the trucking industry has long complained about that the keeping of these rates lower in the Atlantic provinces than they are in the rest of Canada has prevented truckers from being able to compete effectively.

Part of the understanding that I had with the railways, when I introduced the Bill which became the National Transportation Act, was that they would maintain this freeze for two years, if they received what are called the normal payments, the transitional payments. But since it was for only two years they get no compensation after the two years, and the truckers feel that what is happening is that Parliament—at least that is what they say—is subsidizing the railways thereby enabling them to provide uneconomic rates which make it virtually impossible for the truckers to compete with them.

Mr. Nesbitt: Has the Commission been asked to make any recommendations or to research this problem?

Mr. Pickersgill: There have been some discussions between officials of the Department of Transport and the research division of the Commission on this problem. Also, I think it has been rather closely associated with the longer term proposals put forward by the Atlantic premiers, which are also under con-

[Interpretation]

que le projet de loi soit approuvé, modifié ou rejeté suivant le cas?

M. Pickersgill: Sur le plan pratique, je devrais dire que je n'en sais rien mais ce ne serait pas tout à fait vrai puisque je me tiens au courant de la correspondance envoyée par le ministre aux chemins de fer, les mettant au courant des dispositions du projet de loi, et leur demandant de ne rien changer à ces taux; je sais aussi qu'il a reçu une réponse, mais on ne devrait pas me demander des détails là-dessus, je crois.

M. Nesbitt: Non, mais il y a malgré tout des dispositions qui sont prises.

M. Pickersgill: C'est ce que je crois savoir.

M. Nesbitt: A-t-on demandé à la CCT d'essayer de trouver des moyens pour qu'une partie des subsides d'environ 12 millions de dollars soit mise à la disposition de l'industrie du camionnage dans les provinces de l'Atlantique?

M. Pickersgill: Je crois savoir que l'industrie du camionnage a fait des représentations au ministre des Transports à l'effet que le maintien du gel des taux aurait pour résultat la perpétuation d'une situation dont l'industrie s'est longtemps plainte et que le maintien de ces taux plus bas dans les provinces maritimes qu'ils ne le sont dans le reste du Canada, a empêché cette industrie de soutenir la concurrence de façon efficace.

Une partie de l'entente que j'ai eue avec les chemins de fer lorsque j'ai présenté le bill qui est devenu la «Loi nationale sur les transports» c'est que ce tarif serait maintenu pour une période de deux ans, s'ils recevaient ce que l'on appelle «paiements ordinaires ou paiements transitoires.» Mais puisque ce n'était que pour deux ans, ils ne devaient pas obtenir de dédommagement après les deux ans, et les camionneurs estiment, du moins c'est ce qu'ils disent, que le Parlement subventionne les chemins de fer et leur permette de maintenir des taux non rentables ce qui empêche les camionneurs de soutenir la concurrence.

M. Nesbitt: La Commission a-t-elle été requise de faire des suggestions à ce sujet, ou d'étudier ce problème?

M. Pickersgill: Il y a eu des entretiens entre les fonctionnaires du ministère des Transports et la Division de recherche de la Commission sur ce problème. En outre, je crois que cela a été étroitement lié aux propositions à plus long terme présentées par les premiers ministres des provinces de l'Atlanti-

[Texte]

sideration, with respect to the development of a long-term policy.

Mr. Nesbitt: Would you be in a position to give us any information with respect to any recommendations that may have been made by officials of the Commission in this regard.

• 0950

Mr. Pickersgill: I do not think you could say we have made any recommendations. We have been carrying on discussions. This is a matter that I do not think it would be helpful or even proper for me to say anything about. The Minister of Transport ought to be free to consider all the advice he gets and then make a formal statement to Parliament. I think any questions in this matter really ought to be directed to him.

Mr. Nesbitt: There are one or two additional questions I would like to ask in respect of the question brought up by Mr. McCleave a few moments ago regarding the merger of Eastern Provincial Airways and Nordair.

Has the Commission given any instructions to the Eastern Provincial branch of this new company with respect to improving its air services—and I refer specifically to flight schedules between Eastern Provincial and mainline carriers such as Air Canada. There have been a great many complaints, which perhaps may have been brought to your attention.

Mr. Pickersgill: We have examined and taken up every complaint that has been received with the company and have asked them to consider what may be possible. That does not mean to say, Mr. Nesbitt, that we necessarily assume that every complaint is justified. Sometimes people complain about things that perhaps if all the facts were known would be unfounded. I have even done it myself some times.

Mr. Nesbitt: I was referring to complaints like those made by the Premier of Prince Edward Island.

Mr. Pickersgill: I understand that the Premier of Prince Edward Island made his own representations to the company in addition to any that we made. Perhaps his were more forceful.

Mr. Nesbitt: My goodness, I would hope not.

Mr. Pickersgill: Well, we have to be judicial.

[Interprétation]

que, lesquelles sont également à l'étude au sujet de la mise sur pied d'une politique à long terme.

M. Nesbitt: Pourriez-vous nous donner des renseignements au sujet de recommandations qui ont pu être faites par des fonctionnaires de la Commission.

M. Pickersgill: Je ne crois pas que nous ayons fait des recommandations. Nous avons eu des entretiens tout simplement. Je crois qu'il ne serait pas utile ni même approprié que je fasse des commentaires là-dessus. Le ministre des Transports est libre d'étudier toutes les propositions qui lui sont faites et de faire un exposé en bonne et due forme au Parlement. A mon avis, c'est à lui que vous devriez poser toutes vos questions à ce sujet.

M. Nesbitt: J'aimerais poser une ou deux questions en ce qui a trait à la question soulevée par M. McCleave au sujet de la fusion d'*Eastern Provincial* et de Nordair. La Commission a-t-elle émis une instruction quelconque à l'*Eastern Provincial* en vue d'une amélioration de ses services aériens, en particulier, pour ce qui est des horaires de vol de correspondance entre cette compagnie et les principaux transporteurs tels que Air Canada? Il y a eu un bon nombre de plaintes qui auraient dû être portées à votre attention.

M. Pickersgill: Nous avons étudié tous les griefs qui nous ont été soumis. Nous avons demandé à la compagnie d'apporter les améliorations qui nous paraissent possibles, cela ne veut pas dire que tous les griefs qui sont exposés sont motivés. Certaines gens se plaignent à propos de choses qui seraient sans fondement si tous les faits étaient connus.

M. Nesbitt: Je parlais surtout de plaintes comme celle venant du premier ministre de l'Île-du-Prince-Édouard.

M. Pickersgill: Le premier ministre de l'Île a soumis ses observations en plus de celles que nous avons faites nous-mêmes. Et peut-être que les siennes avaient plus de poids.

M. Nesbitt: Je ne l'espère pas.

M. Pickersgill: Eh bien, nous devons être impartiaux.

[Text]

Mr. Nesbitt: I would take it that the complaints that have been made to the members of this Committee are being looked into by the Commission...

Mr. Pickersgill: Surely.

Mr. Nesbitt: ...with a view to improvement where necessary.

Mr. Pickersgill: Perhaps we should say "where possible".

Mr. Nesbitt: That is pretty good answer.

Regarding this question of mergers between regional carriers—we have the present one of Eastern Provincial and Nordair and then there has been some suggestion that perhaps Pacific Western and TransAir might some time in the future amalgamate—would such amalgamations result on the setting up of new mainline carriers?

Mr. Pickersgill: That would certainly be contrary to the policy laid down by the government when I was Minister of Transport and, to my knowledge, this policy has not been changed. I think that as long as that policy continues to be policy of the government we would feel bound by it and would not approve anything that would have this effect.

I think I perhaps should reiterate that we are not prepared to approve an amalgamation or merger of Nordair and EPA as they will remain two distinct and separate companies. So the proposal is that although Nordair will acquire the shares of EPA it will be run as a separate company with separate accounts and a separate headquarters in the Atlantic Provinces.

Mr. Nesbitt: It is getting to be a pretty fine distinction.

Mr. Pickersgill: I think it is not a fine distinction at all. We do not see any problems about having shares of the one company owned by another, we see great advantages in the common use of aircraft and great economies in maintenance and things of that sort, but we think it would defeat the whole concept of regional carriers if there were not one regional carrier primarily serving the Atlantic Provinces. I think we would also feel that it would defeat the whole notion of regional carriers if there was not one regional carrier with its headquarters in Winnipeg serving the Prairies and the northwestern part of Ontario.

There might be some advantage in having some kind of common use of aircraft but, apart from that, I would not see any advan-

[Interpretation]

M. Nesbitt: J'imagine que les griefs qui ont été soumis au Comité sont étudiés par la Commission.

M. Pickersgill: Certainement.

M. Nesbitt: Pour apporter des améliorations là où la situation l'exige.

M. Pickersgill: Je dirais, peut-être, là où la situation le permet.

M. Nesbitt: C'est une excellente réponse. Au sujet de la fusion de transporteurs régionaux, par exemple, l'*Eastern Provincial* et Nordair et aussi peut-être *Pacific Western* et Trans-Air, dans un avenir plus ou moins rapproché, à votre avis, monsieur Pickersgill, est-ce que cette amalgamation permettrait l'établissement de nouvelles lignes aériennes plus importantes?

M. Pickersgill: Ce serait contraire à la politique établie par le gouvernement lorsque j'étais ministre des Transports, politique qui, à ma connaissance, n'a pas été modifiée. Tant que cette politique continuera d'être celle du gouvernement, nous sommes liés par elle et nous ne pouvons rien approuver qui puisse avoir ces conséquences. Je dois répéter, je crois que nous ne sommes pas prêts à approuver une fusion ou amalgamation de Nordair et *Eastern Provincial*. Elles continueront d'être deux compagnies distinctes. Bien que Nordair fasse l'acquisition des actions d'*Eastern Provincial*, cette dernière compagnie demeurera distincte, aura une comptabilité séparée et un siège principal dans les provinces maritimes.

M. Nesbitt: C'est une distinction très subtile.

M. Pickersgill: Ce n'est pas du tout une distinction subtile. Nous n'entrevoions pas de problème dans l'achat d'actions d'une compagnie par une autre. Au contraire, nous voyons de gros avantages dans l'utilisation en commun des appareils, et de grandes économies dans les services d'entretien et autres, mais nous estimons qu'il serait contraire au concept de transporteurs régionaux s'il n'y en avait aucun pour desservir en premier lieu les provinces de l'Atlantique. Nous estimons également qu'il serait contraire à la notion de transporteurs régionaux s'il n'y avait pas de transporteur régional dont le siège principal serait à Winnipeg pour desservir les Prairies et le nord-ouest de l'Ontario.

Il y aurait peut-être certains avantages à tirer de la mise en commun des appareils, mais je ne vois pas ce que peut donner une

[Texte]

tage in an amalgamation of PWA and Trans-Air. I know of no such proposal. I know there has been a lot of speculation—I do not mean speculation in a financial sense but, rather, in an intellectual sense. There is no argument for having regional carriers at all if their headquarters are all going to be in Toronto and Montreal. The whole purpose of a regional carrier is to have the top management of that carrier close enough to where the services are that they can keep an eye on those circumstances and provide the kind of services that just cannot be provided by remote management.

Mr. Nesbitt: I thoroughly agree with your suggestion, Mr. Pickersgill, in that regard. The thing that concerns me about this is the possibility that if one, two, or perhaps three of these regional carriers at some time or another come together and sort of grow up like Topsy in the well-known book, they might become a mainline carrier and then start requesting various things, thereby competing with mainline carriers, which would defeat the present purpose in that regard.

Mr. Pickersgill: Well, not unless the government decided on a different policy and had it properly approved and then we would be bound by it. But speaking personally, I do not think that would be desirable. Now I do not want to be misunderstood in saying this. I do think that anything that can be done to economize in maintenance, to maximize the use of aircraft—since new jet aircraft that these regional carriers are beginning to acquire are very costly—any common arrangements for the maximum use of these things make an awful lot of sense. And I think making arrangements with Canadian Pacific Airlines and Air Canada for common maintenance and common overhaul and perhaps even other things of that sort—I am in favor of anything that will keep down the cost of transport. But I would be totally opposed to having these regional carriers, if I may coin a word, de-regionalized.

Mr. Nesbitt: On this question of air rates, as I understand that at the present time when an airline requires an increased rate, it files a rate increase with the Commission. Mr. Pickersgill, do you not think that the Commission perhaps might have some greater control over increases in air rates and, if so, what type of control have you in mind?

Mr. Pickersgill: You ask me whether I still believe in the policy laid down in the National Transportation Act. I have not had a sud-

[Interprétation]

fusion de Trans-Air et *Pacific Air Lines*. Je sais qu'on en parle beaucoup, je ne parle pas ici sur le plan financier, mais sur le plan théorique. Inutile d'avoir des transporteurs régionaux si tous leurs bureaux principaux se trouveront à Montréal. Nous voulons que la haute direction soit près du service afin qu'ils puissent surveiller la qualité du service et assurer des services qui simplement ne pourraient pas être fournis si la direction était trop loin.

M. Nesbitt: Je suis tout à fait d'accord. Ces transporteurs régionaux pourraient avoir un lien ou une association graduelle. Ils pourraient ainsi grandir et devenir en fait des transporteurs principaux, transporteurs ayant des grandes lignes et commenceraient à demander toutes sortes de chose, ce qui irait à l'encontre du but que l'on se propose à cet égard.

M. Pickersgill: Pas à moins que le gouvernement ne se décide pour une autre ligne de conduite, et ne la fasse approuver et nous serions alors liés par cette politique. Pour ma part, je ne crois pas que cela serait souhaitable. Je ne voudrais pas être mal compris, je crois que tout ce qu'il est possible de faire pour économiser sur les frais d'entretien, pour assurer l'emploi maximum des avions, puisque ces nouveaux avions à réaction, que ces transporteurs régionaux commencent à acquérir, sont coûteux, tous les arrangements en commun que l'on peut faire pour profiter au maximum de ces choses me semblent parfaitement logiques. Et je favoriserais un accord entre le Pacifique-Canadien, et Air Canada pour des services communs de réparation ou d'entretien, et toute autre chose qui pourrait réduire le coût des transports. Mais je m'opposerais nettement à ce que ces transporteurs régionaux se dérégionalisent, si je peux dire.

M. Nesbitt: Pour ce qui est des tarifs aériens, à l'heure actuelle, lorsqu'une ligne aérienne veut augmenter ses tarifs, elle doit présenter une demande à la Commission. A votre avis, monsieur Pickersgill, croyez-vous que la Commission pourrait exercer un contrôle plus strict sur l'augmentation des tarifs aériens et à quel genre de contrôle penseriez-vous?

M. Pickersgill: Vous me demandez si je continue de croire dans la politique établie par la Loi nationale sur les transports. Je ne

[Text]

den conversion to some other doctrine. I still believe that the only rates that should be controlled are those that are non-compensatory or in an area where the airline provides the only effective service. In other words, if they have a monopoly position, then I think the Commission should look at it, if it is asked to do so, to see whether it is unreasonable. But where there are alternate ways of travelling or where there is competition between airlines, that is a different matter. Then of course there is Section 16 of the National Transportation Act. We have yet—and I do not want to encourage it because it means that much more work—to have an application from any carrier under Section 16.

Mr. Nesbitt: To revert to railways, does the Commission re-classify goods for freight rate purposes?

Mr. Pickersgill: I think you have gone way beyond my depth. Could I take that question as notice and ask somebody who is learned in these matters.

Mr. Nesbitt: Certainly. I have another brief question. On our recent trip to the Atlantic Provinces a problem was brought up concerning shipping, and a number of representations were made to the effect that a number of goods were available for sale. I believe some of them were of a perishable nature in the Atlantic Provinces—apple pulp, fish, and the like. There were markets available for these products in the West Indies and related areas but there is no regular refrigerated service between Canada and the West Indies. Is there any way in which the Commission could perhaps assist the commencement of such service?

Mr. Pickersgill: We would, of course, be very glad to look at any specific proposals that anybody had to see whether they looked as though they would be feasible.

Mr. Nesbitt: Financially feasible.

Mr. Pickersgill: Yes, but in addition to that as you probably know, because I think it has been announced by the Minister of Transport, we have been asked by the government to undertake a long-range study into the feasibility of having a Canadian deep sea merchant marine. The latest information I have on that is that the various proposals from consultants have been received and are being evaluated. The process of evaluation is virtually completed and a proposition will probably be put forward to the Treasury Board very soon, but this will take quite a long time.

[Interpretation]

suis pas converti à une autre doctrine; je persiste à croire que les seuls tarifs qui doivent être contrôlés sont ceux qui sont non compensatoires, ou ceux d'une région dans laquelle la compagnie assure le seul service efficace. En d'autres termes, s'ils détiennent une position de monopole, la Commission devrait jeter un coup d'œil sur les chiffres et déterminer si les prix sont raisonnables, mais lorsqu'il y a concurrence entre plusieurs lignes aériennes, ce n'est plus la même chose. Il y a aussi l'article 16 de la Loi nationale sur les transports. Nous n'avons pas encore reçu de demande de transporteur aux termes de l'article 16.

M. Nesbitt: Si je puis revenir aux chemins de fer, est-ce qu'il y a reclassification des produits aux frais des tarifs-marchandises?

M. Pickersgill: Je crois que vous dépassez de beaucoup ma compétence. Je pourrais prendre la question comme avis et me renseigner auprès de quelqu'un qui s'y connaît.

M. Nesbitt: Certainement. Une autre brève question. Dans le récent voyage du Comité dans les provinces de l'Atlantique, on a soulevé un problème concernant le transport maritime. On a fait observer plus d'une fois que plusieurs produits pourraient être offerts à la vente. Certains de ces produits sont périssables: pulpe de pommes, poissons, etc. Il existe des marchés pour ces produits dans les Antilles mais il n'y a pas de service de transport frigorifique entre le Canada et les Antilles. Est-ce que la Commission pourrait aider à la mise sur pied de ce service?

M. Pickersgill: Évidemment, nous serions très heureux d'étudier toute proposition présentée à ce sujet, qui semblerait réalisable.

M. Nesbitt: Financièrement réalisable?

M. Pickersgill: Oui. Mais de plus, comme vous le savez sans doute par suite de l'annonce qu'en a faite le ministre des Transports, le gouvernement nous a demandé d'entreprendre une étude à long terme sur la possibilité de créer une marine marchande canadienne de haute mer. D'après les derniers renseignements que je possède, différentes propositions nous ont été faites par des conseillers, et sont actuellement à l'étude. Cette étude est presque terminée et une proposition sera soumise au Conseil du Trésor bientôt; enfin, cela peut prendre assez de temps quand même.

[Texte]

Mr. Nesbitt: I had something in mind more immediate than that, perhaps.

Mr. Pickersgill: As for more immediate proposals, I would take it that if any proposal were made to us for a subsidy we would have to ascertain the policy. At the present time I do not think the government subsidizes any services. As I look over the list there are no services to other countries; they are only between various parts of Canada.

Mr. Nesbitt: Since representations have been made to this Committee, there is at least a reasonable proposition that there may well be a need for this thing and a person can expect it to be looked into. Would the Commission have any way of stimulating proposals for shipping companies?

Mr. Pickersgill: I think in the present temper of the Treasury Board that anything we did to stimulate proposals for spending more money would not be very well received.

Mr. Nesbitt: Surely the Treasury Board would be glad to stimulate things if they could make more money in the long run for themselves.

Mr. Pickersgill: Oh, quite, but perhaps this would be rather more a matter for the Minister of Industry, Trade and Commerce to convince the authorities that there were markets that over a long period would justify such an expenditure.

Mr. Nesbitt: The last question I have then is this: I believe Mr. Pickersgill told us the last time he was before us that a commission was really a court of record. I would presume that perhaps it has acquired certain other quasi-judicial functions and the question I have in mind is this: Once the Commission has bade a decision on a subject, if new evidence appears has the Commission the power to re-open the matter itself and sort of appeal its own decision for reconsideration?

The question is not a theoretical one, Mr. Chairman. I have in mind, of course, the question of the decision for passenger service in the Province of Newfoundland. The Commission has made a decision in the matter and my understanding is that certain appeals have been made under the existing legislation. First of all, since the decision was made, the Legislative Assembly for the Province of Newfoundland, I believe, recently passed a resolution requesting that the matter be

[Interprétation]

M. Nesbitt: Je parle de quelque chose de plus immédiat.

M. Pickersgill: Pour les propositions plus immédiates, j'imagine que toute proposition qui nous serait présentée dans le but d'obtenir une subvention devrait être étudiée pour nous permettre de savoir si notre politique nous le permet. Pour l'instant, je crois que le gouvernement ne subventionne aucun service de ce genre. Si je consulte la liste, je constate que le gouvernement ne subventionne aucun service de transport à destination d'autres pays. Le transport n'est subventionné qu'entre les différentes régions du pays.

M. Nesbitt: Puisque des démarches ont été faites auprès de ce Comité, on peut penser avec raison qu'il y a un besoin à cet égard, et les intéressés peuvent s'attendre à ce qu'on étudie au moins la question. Est-ce que la Commission a imaginé des moyens pour encourager les sociétés de navigation à faire des propositions?

M. Pickersgill: Dans l'état d'esprit actuel du Conseil du Trésor, je pense que toute proposition pour dépenser plus d'argent serait mal reçue.

M. Nesbitt: Je pense que le Conseil du Trésor serait heureux d'encourager des projets si cela pouvait lui rapporter plus d'argent à la fin du compte.

M. Pickersgill: Oui, d'accord, mais il revient peut-être au ministre de l'Industrie et du Commerce de convaincre les autorités qu'il y a des marchés qui, à long terme, pourraient justifier de telles dépenses.

M. Nesbitt: Ma dernière question. Je crois que M. Pickersgill nous a dit, la dernière fois qu'il était avec nous, que la Commission est, de fait, un tribunal d'enregistrement qui a des fonctions quasi judiciaires. Voici la question que j'ai à poser: une fois que la Commission a pris une décision sur une question ou sur une autre, si de nouveaux témoignages sont présentés, est-ce que la Commission peut rouvrir le dossier d'elle-même et reconsidérer sa décision.

Ce n'est pas une question théorique, monsieur le président. Je pense en particulier à la décision du service voyageur à Terre-Neuve. La Commission a pris une décision sur cette question et je crois savoir que certains appels ont été présentés en vertu des lois existantes. Premièrement, depuis que cette décision a été prise, l'Assemblée législative de Terre-Neuve a adopté une résolution demandant que le service soit maintenu et que la question soit réétudiée.

[Text]

either looked into or reconsidered and that service continue.

Second, one of the matters that I believe

• 1005

was relevant to the original decision of the Commission the fact that they are going to try out bus service in Newfoundland to see if it could form an adequate substitute for the railway service. In view of the fact that the last two winters in Newfoundland have been unusually mild, perhaps those winters when the bus service was being tested were perhaps not the most typical variety of winter one might have in Newfoundland.

It has also been brought to our attention that much of the railway rolling stock that was used for passenger service is relatively new and in good shape but there is no market for it. In view of these things I was wondering whether the Commission itself is perhaps giving some reconsideration to its original decision in view of the additional evidence that has been given since then.

Mr. Pickersgill: Perhaps I should make a very brief statement about this matter. I read *Hansard* and from reading *Hansard* I observe that one of the member had stated—I am not sure which one it was now and therefore I should not try to guess because I do not have the *Hansard* at hand—that a communication had been addressed to the Prime Minister about this matter.

In view of the fact that the Commission was under an obligation to do something by April 15 or the service would stop under the original order, I caused inquiries to be made of the Prime Minister's office and the Privy Council office to find out what disposition had been made of this communication. We were advised yesterday morning by the Privy Council office that the Prime Minister had made a reply to this letter which removed any question of our capacity to deal with that matter. The railway transport committee issued a new order yesterday and I think we have enough copies here to distribute to all the members of the Committee.

The basic point of this order is that the railway is ordered to continue its service until July 2. This order is final so far as the Commission is concerned. Then, of course, it is open to appeal to the Governor in Council.

Mr. Nesbitt: Just one supplementary, then. In view of the fact that it has been temporarily extended...

Mr. Pickersgill: No; it is being extended.

[Interpretation]

Par ailleurs, la décision originelle de la

Commission prévoyait l'essai d'un service d'autobus à Terre-Neuve pour déterminer s'il pouvait remplacer de façon efficace les services de chemins de fer. Les deux derniers hivers à Terre-Neuve ont été particulièrement doux, de sorte qu'on peut exprimer des réserves sur les résultats obtenus puisque ces deux hivers—où on a fait les essais—ne sont pas caractéristiques.

De plus, une bonne partie du matériel roulant pour le service voyageur du chemin de fer est en excellent état et assez récent, mais on ne peut le vendre nulle part. Compte tenu de tout cela, je me demande si la Commission ne pourrait pas reconsidérer sa décision originelle par suite des faits nouveaux qui ont été portés à sa connaissance.

M. Pickersgill: Je pourrais peut-être faire une déclaration très brève à ce sujet. J'ai lu le *Hansard* et, lors de cette lecture, j'ai pris connaissance que l'un des députés a déclaré, je ne sais pas lequel et je ne mentionnerai pas de nom car je n'ai pas le texte sous les yeux, j'ai pris connaissance donc qu'un député a déclaré qu'une communication avait été envoyée au premier ministre à ce sujet.

Étant donné que la Commission devait agir avant le 15 avril, faute de quoi le service aurait été interrompu, conformément à la décision originelle, je me suis adressé aux bureaux du premier ministre et du Conseil privé, pour savoir quelles mesures avaient été prises à la suite de cette communication. Le bureau du Conseil privé nous a répondu que le premier ministre avait répondu à cette lettre, ce qui écarte toute possibilité pour nous d'agir dans cette affaire. Le Comité des transports par chemin de fer a promulgué un ordre hier et je crois que nous avons assez d'exemplaires de ce document pour en remettre un à chaque membre du Comité.

Cet ordre oblige les chemins de fer à continuer leurs services jusqu'au 2 juillet. En ce qui concerne la Commission, cette décision est définitive. On pourra, bien entendu, faire appel de cette décision au gouverneur en Conseil.

M. Nesbitt: Étant donné qu'il y a eu une prolongation provisoire...

M. Pickersgill: Non. Le service a été prolongé.

[Texte]

Mr. Nesbitt: Yes, it has been extended until July 2. In the event that an appeal should be lodged, would the Commission have some means of making arrangements to continue the service should the appeal not be heard before July 2?

Mr. Pickersgill: This is April 15 and July 2 is two and a half months away. I think if an appeal were made to the Governor in Council—it is not for me to say—but I think he would have plenty of time to deal with it before July 2.

Mr. Nesbitt: That, of course, is fine, Mr. Pickersgill, but you have been associated with government a lot longer than any of us and I think sometimes things do not happen so quickly. In the event that it should not be, then the Commission could perhaps wait until the appeal is heard.

Mr. Pickersgill: I would not want to give an opinion on that point, I think. That is a hypothetical question and that bridge would have to be crossed when we came to it.

Mr. Nesbitt: All right, fine.

The Chairman: Mr. Allmand?

Mr. Marshall: May I ask a supplementary, Mr. Chairman?

The Chairman: Just a minute. You will have your chance, Mr. Marshall. I will come back to you afterwards.

Mr. Allmand: Mr. Pickersgill, are there any new applications for discontinuance of passenger service before your Commission at the present time?

Mr. Pickersgill: Any new ones? Do you mean made since ...

Mr. Allmand: Since our last meeting with you, which I think was before Christmas.

Mr. Pickersgill: I think there are a number of applications from the railways to have us determine whether a train is a passenger service or not, but I do not think there have been any new applications for abandonment.

There are a lot of old ones that have been there for three or four years, you know, but I believe it was thought there was not much point in the railways making applications until the costing order was issued unless they ran up against the date.

[Interprétation]

M. Nesbitt: Donc jusqu'au 2 juillet les services continueront. Au cas où on interjetterait appel, est-ce que la Commission pourra prendre des dispositions afin de maintenir le service, si l'appel n'était pas entendu avant le 2 juillet?

M. Pickersgill: Nous sommes au 15 avril, et le 2 juillet est dans deux mois et demi. Je pense que si un appel est interjeté au gouverneur en conseil, ce n'est pas à moi de répondre à cela, mais je pense qu'il pourrait certainement y répondre d'ici le 2 juillet.

M. Nesbitt: C'est très bien, monsieur Pickersgill. Mais vous avez fait partie du gouvernement beaucoup plus longtemps que moi, et parfois, cela ne va pas aussi vite qu'on voudrait. Au cas où l'audition de l'appel serait retardée, alors, est-ce que la Commission pourrait attendre les résultats de l'appel?

M. Pickersgill: Je ne veux pas vous donner une opinion à ce sujet. C'est une question tout à fait hypothétique et je pense que nous nous attaquerons au problème lorsqu'il se présentera.

M. Nesbitt: Très bien.

Le président: Monsieur Allmand.

M. Marshall: Puis-je poser une question supplémentaire, monsieur le président?

Le président: Un instant. Vous aurez la possibilité de parler ensuite, monsieur Marshall.

M. Allmand: Monsieur Pickersgill, est-ce qu'il y a eu de nouvelles demandes de suppression du service voyageur à la Commission?

M. Pickersgill: Est-ce que vous voulez dire des demandes qui auraient été présentées depuis ...?

M. Allmand: Depuis la dernière fois que nous vous avons vu, soit avant Noël, je crois.

M. Pickersgill: Un certain nombre de demandes des chemins de fer nous ont été adressées afin de déterminer si certains services sont des services «voyageur» ou non, mais je ne crois pas qu'il y a eu de nouvelles demandes de suppression de service.

Il y a plusieurs demandes qui nous ont été soumises il y a de ça 3 ou 4 ans. Je crois qu'on considérerait qu'il ne fallait pas attacher trop d'importance aux demandes des chemins de fer jusqu'à ce que l'ordre d'évaluer les coûts ne soit émis, à moins que la société ferroviaire n'ait à respecter une date limite.

[Text]

I understand that in order to be sure of getting compensation, if they are required to continue a service that loses money under the law, they have to make an application before October 1 of this year. But there are a number of applications already in requesting a ruling on whether a train is a passenger service. If we decide it is not a passenger service then it is not eligible for compensation under the National Transportation Act, as I understand it, and therefore the railway could use its own judgment.

Mr. Allmand: I do not quite understand the point in respect of whether a service is a passenger service or not. Is this with respect to mixed trains?

Mr. Pickersgill: Perhaps you would not mind if I get a little more advice about that question before I try to answer it in detail.

Mr. Allmand: It certainly would not be with respect to a train made up of all passenger cars as we know it. I know on my train from Montreal to Ottawa nobody would ask whether or not that was a passenger service.

Mr. Pickersgill: No. I think perhaps I better try and get something more for you on this this afternoon.

Mr. Allmand: All right. If I understand your answer to my first question, there have been no applications for discontinuance of a passenger service since the last meeting on your estimates.

Mr. Pickersgill: I do not think there have been any but I would like to get more information on that—because it is well known that the Commission does not intend to consider any more applications until the costing order has been issued.

Mr. Allmand: When do you expect to have the costing order ready for issuance?

Mr. Pickersgill: From the prognostications given to me it should be ready by the end of April but, being a cautious person, I would not like to pass that information on to the Committee.

Mr. Allmand: Could you tell us what research is being done by the Canadian Transport Commission on inter-city ground transportation. I have here an article which was published in *The Gazette* on February 26, 1969 in which Mr. Cope of your Commission criticized the CPR for criticizing the Commission. He said that the CTC and the government agencies should get out of research into

[Interpretation]

Afin qu'ils puissent obtenir des compensations, s'ils doivent maintenir un service non rentable selon la loi, ils doivent faire une demande avant le 1^{er} octobre de cette année. Il y a un certain nombre de demandes visant à établir si un train est un convoi de voyageurs. S'il n'est pas considéré comme un train de voyageurs, il n'est pas question de compensation en vertu de la *Loi nationale sur les transports*, d'après mon interprétation. C'est donc au chemin de fer de prendre une décision.

M. Allmand: Je ne comprends pas cette question de savoir si un service est un service de voyageurs ou non. Est-ce qu'il s'agit des trains mixtes?

M. Pickersgill: Il faudra que je me renseigne avant de répondre en détail à cette question, si vous n'avez pas d'objections.

M. Allmand: Il ne doit pas être question de trains composés uniquement de voitures de voyageurs. Dans le train que je prends, de Montréal à Ottawa, personne ne chercherait à savoir s'il s'agit d'un train de voyageurs.

M. Pickersgill: Non. Je pense qu'il serait mieux que je recueille des renseignements pour cet après-midi.

M. Allmand: D'accord. Si je comprends bien votre réponse à ma première question, il n'y a pas eu de demande de suppression de service voyageurs depuis notre dernière rencontre avec vous pour l'étude des prévisions budgétaires.

M. Pickersgill: Je ne le crois pas, mais il vaut mieux que je me renseigne. Tout le monde sait que la Commission n'a pas l'intention d'étudier d'autres demandes tant qu'on n'aura pas fini l'évaluation du coût.

M. Allmand: Quand pensez-vous la recevoir, prête à distribuer.

M. Pickersgill: D'après ce qu'on m'a dit, je devrais l'avoir d'ici la fin d'avril. Mais comme je suis un homme très prudent, je ne tiens pas du tout à donner ce renseignement au Comité.

M. Allmand: Pourriez-vous nous dire quelle recherche fait la Commission des transports du Canada en ce qui concerne le transport par terre interurbain? J'ai un article du journal *The Gazette* du 26 avril 1969 où M. Cope de la Commission a critiqué le Pacifique-Canadien pour ses critiques de la Commission. M. Cope a dit que la Commission et les organismes du gouvernement devraient lais-

[Texte]

railway business and Mr. Cope said: Well, if the railways would do some research in the passenger business he would not mind getting out, but they are not. What research is your Commission doing on inter-city ground transportation and how many people do you have working in this connection?

Mr. Pickersgill: I would not like to say precisely how many people were working because there are some people who work on several problems at the same time. We do not have them punch a time clock each time they move them, but there is a lot of work being done in the research division on this whole problem of inter-city travel.

Mr. Allmand: My next question relates to the Grade Crossing Fund. I see that the amount in the estimates this year is the same. Of course we have had several serious accidents during the past year, one around Fort William and others in Ontario and Quebec. Does the Commission do any research into the needs of grade crossings and and do they make recommendations to the government?

Mr. Pickersgill: Yes. As a matter of fact, I think I gave an undertaking when I was Minister of Transport that the Commission would make a study of this matter. The study is practically completed and ready to be sent to the Minister. I do not think I should anticipate what is in it in advance of the Minister seeing it, but in this context I should point out that the statutory provision which is indicated on page 426 of the estimates for \$5

• 1015

million expires in 1970. There is \$10 million provided annually in the estimates and, over and above that, Parliament has already provided in the last supplementary estimates for last year an amount.

I will read the item because I think it will be of particular interest to you, Mr. Allmand, and some of your colleagues from that part of Montreal.

Notwithstanding any limitation that may be contained in Section 265 of the Railway Act, to authorize subject to an Order of the Commission (a) the payment of an amount not to exceed \$1,600,000 from the Railway Grade Crossing Fund toward the elimination of the level crossing at Montée des Sources, between Dorval and Pointe-Claire, and (b) the payment of an amount not to exceed \$1,600,000 from the Railway Grade Crossing

[Interprétation]

ser faire les recherches et s'occuper de chemins de fer ajoutant que si les chemins de fer faisaient des études sur le service de voyageurs, il pourrait abandonner ce genre d'étude. Quelles recherches faites-vous, et quel est le personnel qui s'en occupe?

M. Pickersgill: Je ne peux pas vous dire combien il y a de gens qui travaillent dans ces recherches. Il y a des personnes qui s'occupent de différents problèmes en même temps et ces gens-là n'inscrivent pas leur travail sur des fiches de présence. Nous avons cependant une division de la recherche qui s'occupe de tout ce problème des transports interurbains.

M. Allmand: La question suivante se rapporte à la Caisse des passages à niveau. Je vois que les sommes prévues cette année sont les mêmes que celles de l'année dernière. Nous avons eu des accidents graves cette année, un du côté de Fort William et d'autres en Ontario et au Québec. Est-ce que la Commission fait des recherches en ce qui concerne les passages à niveau? Est-ce qu'elle fait des recommandations au gouvernement?

M. Pickersgill: En fait, lorsque j'étais ministre des Transports, j'ai déclaré que la Commission étudierait cette question. Cette étude est pratiquement terminée, on l'enverra au ministre très bientôt. Je ne devrais pas en parler avant que le ministre ne puisse examiner cette étude, mais je vous dirai que les crédits statutaires qui figurent à la page 426 des prévisions budgétaires, soit 5 millions de dollars, prennent fin en 1970. Il y a 10 mil-

lions qui sont prévus chaque année et en plus de cela, le budget supplémentaire prévu par le Parlement l'année dernière contenait une autre somme.

Si je peux vous lire le crédit, je pense que ce serait particulièrement intéressant pour vous, monsieur Allmand, et aussi pour vos collègues de la région de Montréal.

Nonobstant toute restriction que peut contenir l'article 265 de la Loi sur les chemins de fer, autorisation, sous réserve d'une ordonnance de la Commission, a) du paiement d'un montant ne devant pas dépasser \$1,600,000 provenant de la Caisse des passages à niveau pour l'élimination du passage à niveau à Montée des Sources, entre Dorval et Pointe-Claire, et b) du paiement d'un montant ne devant pas dépasser \$1,600,000 provenant de la

[Text]

Fund toward the elimination of the level crossing at St. Charles Road, Dorion.

[Interpretation]

Caisse des passages à niveau pour l'élimination du passage à niveau à Montée Saint-Charles, Dorion.

Those two were selected because they were considered, as a result of the statistical analysis, to be the two most dangerous crossings in the whole of Canada. We all recall the very tragic accident at Dorion. The amounts provided for here exceed the amounts that have ever been provided before for any other level crossing. And, indeed, they are not very dissimilar, they are probably almost exactly the same as the amounts suggested for general application in future by the Federation of Mayors and Municipalities. That last comment is off the top of my head and subject to correction.

Mr. Allmand: In addition to this you say that we can expect shortly your report on grade crossings.

Mr. Pickersgill: The Minister can expect it.

Mr. Allmand: Yes, the Minister.

Mr. Pickersgill: What he does with it afterwards is his business, not mine.

Mr. Allmand: Has your Commission been seized at all with the problem of the Maritime corridor road or the Maine corridor road? Have you had any references or requests to submit opinions on that?

Mr. Pickersgill: This question has been considered in the context of the over-all package proposals that the Minister of Transport has indicated he intends to bring forward in due course for consideration by Parliament. It was also considered by the Atlantic Development Board several years ago when I was Minister, and a fairly recent proposal from some American interests, if I remember correctly, was brought to our attention and discussed with the Vice-President of the Commission. I think the view has always been that this project requires the most careful cost benefit analysis if there are going to be any Canadian public funds put into it. It is of course a subject of acute controversy. There are those people who have certain Canadian interests and one well known journalist who are great protagonists of this particular project. Whether the economic benefit would be equal to any considerable cost to the taxpayers is a question that I would not want to give an offhand opinion on.

Mr. Allmand: Do you know if there is a proper cost benefit analysis being made?

Mr. Pickersgill: There have been several made.

Ces deux passages à niveau ont été choisis car à la suite des analyses statistiques, on a considéré qu'ils étaient les plus dangereux de tout le pays. Nous nous rappelons tous de l'accident très grave qui s'est produit à Dorion. Les sommes prévues dépassent tous les crédits qui ont été attribués par le passé aux passages à niveau. Ces sommes correspondent exactement à celles qu'ont demandées pour l'avenir la Fédération des maires et municipalités. Évidemment, je cite les chiffres de mémoire, et on pourrait me corriger.

M. Allmand: Et vous pensez que votre rapport sur les passages à niveau sera publié bientôt.

M. Pickersgill: Le ministre le recevra bientôt.

M. Allmand: Oui, le ministre.

M. Pickersgill: Ce qu'il en fera après est son affaire, ce n'est plus la mienne.

M. Allmand: Est-ce que la Commission s'est occupée du problème du corridor routier des Maritimes ou du Maine. Vous en a-t-on parlé, a-t-on offert des observations à ce sujet?

M. Pickersgill: Cette question a été étudiée dans le contexte de la proposition globale que le ministre des Transports présentera en temps et lieu et qui devra être étudiée par le Parlement. Cette question a été étudiée par l'Office d'expansion économique de la région de l'Atlantique il y a plusieurs années, lorsque j'étais ministre. Je crois que des hommes d'affaires américains ont fait une proposition récemment, qui nous a été remise, et qui a été étudiée par le vice-président de la Commission. On a toujours maintenu que ce projet exigeait une étude de rentabilité très soignée si l'on espère y verser des fonds publics. Cette question fait l'objet de controverse très poussée. Certaines personnes qui ont des intérêts au Canada, ainsi qu'un journaliste bien connu, appuient cela énergiquement. Est-ce que les avantages économiques qu'on en tirerait correspondraient vraiment aux dépenses que l'on exigerait des contribuables? Je ne pourrais pas me prononcer.

M. Allmand: Est-ce qu'on a fait une étude de rentabilité complète?

M. Pickersgill: Oui, on a fait de nombreuses études.

[Texte]

Mr. Allmand: We know there was one made by an economist group from England but I understand that that was questioned by many people.

Mr. Pickersgill: Yes. Of course nearly all cost benefit studies are.

Mr. Allmand: Is your Commission seized of a study?

• 1020

Mr. Pickersgill: I think I can fairly say that our Commission has not given a high priority to this particular study.

Mr. Allmand: Thank you.

Mr. Nesbitt: Mr. Chairman, on a point of order, I am afraid that I am going to have to break my agreement and make a motion. However, I do not think it will be very disturbing. I was just thinking, as a matter of record, that we might have Order No. R-5185 included as an appendix to today's minutes?

Some hon. Members: Agreed.

Mr. Marshall: Mr. Pickersgill, referring to paragraph 1 of Order No. R-5185, it says that the coach service on Mixed Trains Nos. 203 and 204 will be closed down, effective July 2, 1969. Is this a definite order saying that it will stop regardless of whether the...

Mr. Pickersgill: Yes, I think this is a final order.

Mr. Marshall: I am concerned about the coach service between Bishop's Falls and Corner Brook. Will this be an indefinite service or a continuous service, regardless of...

Mr. Pickersgill: Subject to correction—I have not verified it—I think this service is to continue as long as the places are not connected by road—the Trans-Canada Highway. The places are Howley and Millertown Junction, and I believe there is a third place, is there not? I am not quite sure.

Mr. Marshall: Will the maintaining of passenger trains ready in case of emergency be indefinite?

Mr. Pickersgill: It is ordered until September 30, 1970, in paragraph 3.

Mr. Marshall: Oh, yes. There are some very disturbing reports that the CN coastal vessels at Corner Brook are going to discontinue. Economically this is a very serious situation. The justification your Commission gives is that there is a decline of traffic offering out of Corner Brook to points on the northwestern peninsula and Labrador, and I discovered

[Interprétation]

M. Allmand: Des groupes d'économistes britanniques ont étudié la question, mais on l'a mise en doute.

M. Pickersgill: On peut controverser à l'infini dans ce domaine.

M. Allmand: Est-ce que la Commission a été saisie d'une de ces études?

M. Pickersgill: Je dirais plutôt que notre Commission n'a pas donné priorité à cette étude en particulier.

M. Allmand: Merci.

M. Nesbitt: J'invoque le règlement, monsieur le président. Je voudrais présenter une motion simplement pour le compte rendu, soit que l'ordonnance de la Commission n° R-5185, figure en appendice au compte rendu d'aujourd'hui.

Des voix: Accepté.

M. Marshall: Monsieur Pickersgill, en ce qui concerne l'ordonnance R-5185, le premier alinéa dit que les services de voyageurs sur trains mixtes sur les convois 203 et 204 seront supprimés à partir du 2 juillet 1969. Est-ce que c'est une ordonnance définitive?

M. Pickersgill: Oui. Je crois que c'est une ordonnance définitive.

M. Marshall: Ce qui me préoccupe, c'est le service de voyageurs entre Bishops' Falls et Corner Brook. Ce service sera-t-il continu et existera-t-il indéfiniment, même si...

M. Pickersgill: Bien entendu je peux me tromper, car je n'ai pas vérifié, mais je crois que ce service continuera aussi longtemps que la route transcanadienne ne reliera pas ces deux points. Je crois qu'il s'agit de Rowley et Millertown Junction, et d'un autre endroit; est-ce exact? Je ne suis pas certain.

M. Marshall: Est-ce que nous aurons indéfiniment des convois de voyageurs en cas d'urgence?

M. Pickersgill: Jusqu'au 30 septembre 1970, d'après l'alinéa 3.

M. Marshall: Il semble que les services maritimes du National-Canadien jusqu'à Corner Brook vont être supprimés. Cela est grave du point de vue économique. D'après la Commission il y a de moins en moins de demande pour ce service entre Corner Brook et les ports du nord-ouest de la péninsule et le Labrador. Je me suis renseigné et, d'après la

[Text]

from the Chamber of Commerce in Corner Brook that the offerings out of Corner Brook did in fact increase between 1967 and 1968 from 3,000 tons to 5,000 tons.

Mr. Pickersgill: If you divided even 5,000 tons of traffic by the cost of the operation, Mr. Marshall, it would be a pretty high subsidy.

There was considerable discussion—I could give you a little background on this perhaps—about the ferry service which was established between—I say Flower's Cove but I have never been there; I think there is another name where the actual wharf is ...

Mr. Marshall: Yes.

Mr. Pickersgill: ... and Blanc Sablon. This service was established by the provincial government. They found very great difficulty in including it in their budget, and while I was still Minister of Transport they asked whether we would consider taking over this service. While I was Minister I had obtained approval of the Treasury Board for a policy whereby if a ferry service in Newfoundland could be established between an offshore island and the mainland of Newfoundland to give much better service than the coastal boats were giving and if, as a result the coastal boats would no longer have to make a regular call, this could be done as a federal service. In most provinces the view is taken that if there is a ferry between one place and another place in the province, that is simply a highway link and therefore it is not a federal responsibility. But in Newfoundland this policy was applied to Twillingate, Fogo Island, Change Islands, Greenspond and St. Brendans. It is true that Blanc Sablon is in the Province of Quebec but it is right on the border, as I think you well know, and there is a road service for quite some distance from Blanc Sablon along the Labrador shore of Newfoundland.

This service has been of great value, I am told, to all the communities in that area. It was felt that the federal government would be justified in taking over this service if some compensating saving could be achieved.

It was also felt that in view of the improvement in the road through your constituency around Bonne Bay and the fact that practically all the traffic was going by road in any case, the coastal boats could be used to greater advantage on the other side of the great Northern Peninsula where there are now virtually no roads, as you know, and on the parts of the coast of Labrador that are not served by roads. This was the basis on which this decision was made.

[Interpretation]

Chambre de commerce de Corner Brook, il semble que la demande ait augmenté entre 1967 et 1968. Elle est passée de 3,000 tonnes à 5,000 tonnes.

M. Pickersgill: Même s'il y a 5,000 tonnes, si on divise le nombre de tonnes par le coût de l'opération, vous vous rendrez compte que la subvention est très grosse. Il y a eu de long débats—je pourrais vous en parler un peu—du sujet du service de transbordeur reliant, je crois, Flower's Cove, il y a un autre endroit où se trouve le quai.

M. Marshall: Oui.

M. Pickersgill: A Blanc-Sablon. Le service a été établi par le gouvernement provincial. Il a été très difficile de financer ce service, et lorsque j'étais ministre des Transports, le gouvernement provincial nous a demandé d'en reprendre l'exploitation. A cette époque, j'avais obtenu l'accord du Conseil du Trésor pour une politique d'après laquelle un service de traverse pouvait être établi entre Terre-Neuve et l'île, s'il donnait un meilleur service que les caboteurs, si, en conséquence, les caboteurs ne devaient plus faire ces escales cela serait alors assuré par l'État fédéral. Dans la plupart des autres provinces, on a jugé que lorsqu'il y a un service de traverse entre deux endroits de la même province, il s'agit simplement d'un prolongement routier donc que le gouvernement fédéral n'a pas à s'en préoccuper. A Terre-Neuve, cela s'appliquerait à Twillingate, Fogo Island, Change Islands, Green Pond, Saint Brandon; il est vrai que Blanc-Sablon est dans la province de Québec, mais c'est vraiment sur la frontière, comme vous le savez très bien. Il y a un service routier de Blanc-Sablon, le long de la rive du Labrador terre-neuvien.

Ce service a été très avantageux pour les collectivités de la région. On a pensé que le gouvernement fédéral pourrait très bien reprendre ce service, s'il pouvait réaliser une certaine économie.

Nous avons également pensé qu'étant donné l'amélioration de la route dans votre circonscription de Bonne Bay, et que tous les transports se font par route, que les caboteurs pourraient être mieux utilisés de l'autre côté de la péninsule où il n'y a pratiquement aucune route, comme vous le savez, et sur la côte du Labrador, où il n'y en a pas non plus. On s'est fondé sur cela pour prendre cette décision.

[Texte]

Mr. Marshall: One of the serious concerns is the fact that goods out of the port of Corner Brook will now have to go to Lewisporte and then up the coast that way and it is going to double the rates. It will increase the cost of merchandise.

Mr. Pickersgill: We would be very happy to look into that problem.

Mr. Marshall: You mentioned the improvement of the road system. Do you really think there is a good road up the coast?

Mr. Pickersgill: My wife told me it was a very good road. She said it was a gravel road which was as good a road as she had ever travelled on. That was two or three years ago. Unfortunately I have never travelled on that road and I hope some day before too long it will be paved, but I do not say that I will not travel on it before it is paved.

Mr. Marshall: That will be a long time, Mr. Pickersgill.

Mr. Pickersgill: Before it is paved? That just depends on how much pressure you put on.

Mr. Marshall: If we get a tunnel across the Strait of Belle Isle we will not have to pave the road.

Mr. Pickersgill: If I were you, if I were offering a little free advice to you, I would work for the paving of the road before I worked for the tunnel!

Mr. Marshall: We will try for both. Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Rock.

Mr. Corbin: Mr. Chairman, on a point of order. In connection with Mr. Allmand's question Mr. Pickersgill referred just a minute ago to a great Canadian journalist as a protagonist of the corridor road. I wonder if it would be possible to have the name of that person for the record?

Mr. Pickersgill: Perhaps "Canadian" should have been applied to the journal rather than to the person.

Mr. Corbin: May I ask this question. Were you referring to John Fisher?

Mr. Pickersgill: I was referring to Brigadier Wardle.

Mr. Corbin: Thank you.

Mr. Pickersgill: That is why I was a little hesitant.

[Interprétation]

M. Marshall: Les marchandises de Corner Brook devront être transportées jusqu'à Lewisport, puis le long de la côte, ce qui fera doubler les frais, et partant, le coût de la marchandise.

M. Pickersgill: Nous serons très heureux d'examiner ce problème.

M. Marshall: Vous avez parlé de l'amélioration des services routiers. Vous pensez vraiment qu'il y a de bonnes routes le long de la côte?

M. Pickersgill: Ma femme m'a dit qu'il y a une excellente route; elle m'a dit que c'était une route gravillonnée, une des meilleures qu'elle avait vues. Voilà de cela 2 ou 3 ans. Malheureusement, je n'ai jamais voyagé sur cette route. J'espère que cette route sera bientôt macadamisée, mais je ne dis pas que je ne voyagerai pas dessus d'ici ce temps-là.

M. Marshall: J'ai bien peur que ça prenne bien longtemps avant qu'elle ne soit recouverte.

M. Pickersgill: Cela dépend de la pression que vous exercerez.

M. Marshall: Si on construit un tunnel sous le détroit de Belle Isle, il n'y aura pas lieu de recouvrir cette route.

M. Pickersgill: Je vais vous donner un conseil gratuit. A votre place, j'essaierais d'obtenir que l'on pave la route avant d'obtenir qu'on perce le tunnel.

M. Marshall: Nous allons essayer des deux côtés. Merci monsieur le président.

Le président: Monsieur Rock.

M. Corbin: J'invoque le Règlement, monsieur le président. M. Pickersgill vient de nous parler, à la suite de la question de M. Allmand, d'un grand journaliste canadien qui appuyait la route corridor. Ne serait-il pas bon d'avoir le nom de cette personne pour le compte rendu?

M. Pickersgill: Il s'agissait plutôt du quotidien que du journaliste.

M. Corbin: Est-ce que vous parliez de John Fisher?

M. Pickersgill: Il s'agissait du brigadier Wardle.

M. Corbin: Merci.

M. Pickersgill: C'est pourquoi j'hésitais.

[Text]

Mr. Corbin: It makes all the difference in the world!

The Chairman: Mr. Rock.

Mr. Rock: Mr. Chairman, Mr. Pickersgill, I would like to get back to the Grade Crossing Fund. Would you give the members of the Committee information on the formula itself. If you have one track and are going into the grade separation, your formula allows up to \$800,000 for the elimination of the grade crossing. Is that right?

Mr. Pickersgill: Well, the only place where I think \$800,000 is allowed is in these two new crossings. Otherwise the old rule still applies to all other crossings except Montée des Sources and the Dorion crossing.

Mr. Rock: It is not \$800,000?

Mr. Pickersgill: No.

Mr. Rock: Just \$500,000.

Mr. Pickersgill: Yes, \$500,000. There have been repeated representations that this is not adequate.

Mr. Rock: One way or the other there is actually no bargain, in a sense. If you have one track, say it is \$500,000; if you have two tracks, \$500,000...

An hon. Member: It is another \$500,000.

Mr. Rock: Wait a minute now. I am saying "tracks"; I am not saying railway systems now. Do you mean to say there is \$500,000 for every track? This is important. I need this information.

Mr. Pickersgill: I think this is something on which I ought to be sure I get the actual facts but my understanding was that the reason \$1,600,000 could be allowed in the case of these two particular crossings was that they crossed both the CPR and the CNR.

Mr. Rock: Yes. This is so.

Mr. Pickersgill: I think both of them may be double-track crossings. The fact that a railway is double-tracked increases the \$500,000 to \$1 million. I think the fact that you have two railways side by side, whether they are double tracks or single tracks...

Mr. Rock: Yes, but if you have a single track or a double track with the same railway system, I think your formula—and this is what I am getting at because you are saying that you are studying this and you are going to be bringing in recommendations—should

[Interpretation]

M. Corbin: Cela fait une très grosse différence.

Le président: Monsieur Rock?

M. Rock: Monsieur le président, monsieur Pickersgill, je voudrais parler de nouveau de la Caisse des traverses à niveau. Quelle est la formule utilisée normalement. S'il n'y a qu'une voie, et qu'on fait une traverse étagée, la formule permet d'employer \$800,000 pour éliminer le passage à niveau. Est-ce bien cela?

M. Pickersgill: \$800,000 sont autorisés pour les deux passages à niveau mentionnés. Ailleurs, l'ancienne règle s'applique toujours, pour tous les autres passages à niveau. A la Montée des Sources et à Dorion la situation est différente.

M. Rock: Ce n'est pas \$800,000?

M. Pickersgill: Non.

M. Rock: \$500,000 seulement.

M. Pickersgill: Oui, \$500,000. On a souvent dit que c'était insuffisant.

M. Rock: Il n'y a pas de choix. Une voie ou deux, c'est \$500,000.

Une voix: C'est un autre \$500,000.

M. Rock: Une minute; je ne parle pas de systèmes ferroviaires, je parle de voies. Est-ce que c'est \$500,000 pour chaque voie? Est-ce que c'est \$500,000 par voie? Cela est important. J'ai besoin de ce renseignement.

M. Pickersgill: Je vois que je devrais me renseigner avant de donner une réponse précise. Je crois que la raison pour laquelle on peut accorder un million 600 mille dollars pour ces deux passages c'est qu'on doit traverser les voies du Pacifique-Canadien et du National-Canadien.

M. Rock: Oui, c'est cela.

M. Pickersgill: Il y a peut-être des voies doubles dans les deux cas. Ces doubles voies portent le chiffre de \$500,000 à un million. Le fait qu'il y a deux chemins de fer, côte à côte...

M. Rock: S'il y a une voie unique ou une voie double, votre formule—et c'est là que je veux en venir, puisque vous devez soumettre des recommandations—votre formule donc, devrait tenir compte de cela. En d'autres termes, pour une voie, c'est tant, pour deux

[Texte]

contain this. In other words, for one track it is so much, for two tracks it is so much and for three tracks it is so much. I do not think it is fair for, say, a small community to get a large grant because there is one track going through and possibly the whole thing is nearly paid for when a municipality with two or three tracks of the same railway gets the exact same amount. This means that the municipality or the provincial government has to contribute a lot more towards the separation of the grade.

Mr. Pickersgill: Of course in no case can we pay more than 80 per cent. I mean it cannot be wholly paid for.

Mr. Rock: Eighty per cent up to \$500,000.

Mr. Pickersgill: Yes, 80 per cent or \$500,000, whichever is the smaller.

Mr. Rock: Well this is not very much today.

Mr. Pickersgill: You know, \$500,000 is half a million and I remember someone who was supposed to have said that a million was not very much. I would be careful.

Mr. Rock: I hope you have a recommendation in your report to the Minister to expand the contribution towards the road network. Quite often, because of the location of the railway crossing and the road network beside it, the situation varies in different areas.

Mr. Pickersgill: That is very true, and very often the reorganization of the roads is often very much more costly than a crossing.

Mr. Rock: I have a further question in respect of grade crossings. You mentioned Sources Road and also St. Charles in Dorion.

Mr. Pickersgill: Yes.

Mr. Rock: In respect of St. John's Road in Beaconsfield, where they are now starting to build, what grant did we get? Was it \$500,000. It is the same situation as Sources Road with two railway systems.

Mr. Pickersgill: I do not carry all these crossings in my head. I would have to check up.

Mr. Rock: Yes, I would like to have that information because if they are getting only \$500,000, I do not think that is at all fair. The same railway tracks from there to Dorion and

[Interprétation]

voies, tant, et ainsi de suite. Je ne crois pas qu'il soit juste qu'une petite localité obtienne une forte subvention parce qu'elle est traversée par une voie, et il est possible que tout soit presque payé lorsqu'une municipalité avec deux ou trois voies du même chemin de fer obtient exactement le même montant. Il faut alors que la municipalité ou le gouvernement provincial contribue beaucoup plus pour la séparation du niveau.

M. Pickersgill: Évidemment, nous ne pouvons jamais payer plus de 80 p. 100. Je veux dire que tout ne peut être payé.

M. Rock: 80 p. 100 jusqu'à concurrence de \$500,000.

M. Pickersgill: Oui, 80 p. 100 ou \$500,000, le moindre des deux.

M. Rock: Ce n'est pas beaucoup aujourd'hui.

M. Pickersgill: Vous savez, \$500,000, c'est un demi-million et je me souviens que quelqu'un est censé avoir dit qu'un million de dollars n'est pas beaucoup. Il serait bon d'être prudent.

M. Rock: J'espère que vous avez fait une recommandation dans votre rapport au ministre pour augmenter la contribution pour le réseau routier. Souvent, à cause du passage à niveau et du réseau routier qui se trouve à proximité, la situation peut être différente d'une région à l'autre.

M. Pickersgill: C'est tout à fait vrai. Très souvent, la réorganisation des routes est beaucoup plus coûteuse qu'un passage.

M. Rock: J'ai une autre question au sujet des passages à niveau. Vous avez mentionné le Chemin des Sources et aussi la rue Saint-Charles à Dorion.

M. Pickersgill: Oui.

M. Rock: A propos du Chemin Saint-Jean à Beaconsfield, où ils commencent à construire, quelle subvention avons-nous obtenue? \$500,000? La situation est la même au Chemin des Sources et vous avez deux réseaux ferroviaires.

M. Pickersgill: Je ne connais pas tous ces passages à niveau par cœur. Il me faudra vérifier.

M. Rock: Oui, j'aimerais avoir ce renseignement, car s'ils ne reçoivent que \$500,000, je ne crois pas que cela soit juste du tout. Les mêmes voies ferroviaires vont de là à Dorion

[Text]

it is the same amount of trackage and if one is getting \$1,600 million and the other \$500,000 or \$800,000 I do not think this is fair at all.

Mr. Pickersgill: Of course that is the problem you always run into when you make exceptions.

Mr. Rock: You know yourself, Mr. Pickersgill, that these crossings could have been built a long time ago if the federal government would have contributed what they should have at the time. The holdback of the provincial roads department was because it was going to be too costly for them, and all because of the railway system crossing over there.

Mr. Pickersgill: Yes, I am very familiar with that argument, it was made to me too. I have made it to the Treasury Board once or twice.

Mr. Rock: I am happy that you were instrumental in having the \$1,600 million figure accepted for each of these crossings and I hope that you will give serious consideration to the one in Beaconsfield.

Mr. Pickersgill: We cannot do this, only the government can.

• 1035

Mr. Rock: I know, but your recommendation, Mr. Pickersgill, goes a long way, and you know that very well. Would you look into the situation?

Mr. Pickersgill: Ideally, we do not like to see grade crossings anywhere in Canada, but I do not think that is going to happen. We really have to try to use whatever money Parliament will provide according to the rules that Parliament makes and we have to try to pick the ones that seem to have the highest priority with regard to traffic and potential danger. I do not think any other criterion would be at all fair.

Mr. Rock: Well when considering your recommendations to the Minister would you look into this matter of a proper formula, as I mentioned?

Mr. Pickersgill: Well, that is precisely what we are doing.

Mr. Rock: And also, add the road network, depending on how complicated it is?

Mr. Pickersgill: I will ask the people who are doing this to take account of what you have said.

Mr. Rock: Very good.

[Interpretation]

et le réseau est le même, et si l'un obtient \$1,600,000 et l'autre \$500,000 ou \$800,000, je ne crois pas que ce soit juste du tout.

M. Pickersgill: Naturellement, c'est toujours le même problème quand on fait des exceptions.

M. Rock: Vous savez vous-même, monsieur Pickersgill, que ces passages auraient pu être construits il y a très longtemps si le gouvernement avait apporté la contribution voulue à ce moment-là. L'obstacle pour le ministère provincial de la Voirie était que cela lui serait trop coûteux, à cause du passage du réseau ferroviaire.

M. Pickersgill: Oui, je connais très bien cet argument. On me l'a aussi fait valoir. Je l'ai avancé au Conseil du Trésor une ou deux fois.

M. Rock: Je suis heureux que vous ayez aidé à faire accepter le chiffre de 1.6 million de dollars pour chacun de ces passages, et j'espère que vous prendrez sérieusement en considération celui de Beaconsfield.

M. Pickersgill: Nous ne pouvons pas, seul le gouvernement le peut.

M. Rock: Je sais, mais vous savez bien monsieur Pickersgill, que vos recommandations peuvent avoir du poids. Pourriez-vous étudier la situation?

M. Pickersgill: Idéalement, nous n'aimons pas voir de passages à niveau au Canada, mais je ne crois pas que cela se produise. Il nous faut nous efforcer d'utiliser les fonds qui sont fournis par le Parlement d'après les règles qu'il a établies et nous devons essayer de choisir les passages à niveau qui semblent mériter la plus grande priorité pour ce qui est de la circulation et des dangers. Je ne crois pas qu'un autre critère puisse être juste.

M. Rock: En étudiant vos recommandations, au ministre, voudriez-vous étudier cette question d'une formule que j'ai mentionnée?

M. Pickersgill: C'est exactement ce que nous faisons.

M. Rock: Et aussi tenir compte du réseau routier, suivant son degré de complication?

M. Pickersgill: Je vais demander aux responsables de tenir compte de vos observations.

M. Rock: Parfait.

[Texte]

The Chairman: Mr. Trudel, on a point of order.

Mr. Trudel: Mr. Pickersgill I believe you said you would like to see no grade crossings. Did you not mean level crossing?

Mr. Pickersgill: Yes.

Mr. Trudel: You said no grade crossings.

Mr. Pickersgill: The other is a grade separation.

Mr. Trudel: A grade separation, yes. That is fine.

The Chairman: Mr. Rock?

Mr. Pickersgill: Some of the so-called level crossings are not very level.

Mr. Rock: I have a couple of questions on shipping routes, Mr. Pickersgill. I am thinking of the time the Saguenay Cruise was discontinued. It was one of the finest cruises in the Province of Quebec. At the time some questions were asked of you and it seems that when you were Minister of Transport there was no regulations whatsoever to force them to retain this service. Is there any possibility in the future that the CTC, in giving permission for shipping routes inland or along the sea coast—first of all, I should ask do you license routes at all?

Mr. Pickersgill: I do not think so.

Mr. Rock: Would you look into the possibility of doing this in the same manner as you do for radio stations, TV stations, railway systems and other means of transport on land? I am thinking in particular of coastal shipping and inland water routes. Then, if any of them wanted to discontinue a service you could at least have some say in their retaining that service. At the time when they discontinued the Saguenay Cruise there was no formula, there was no regulation, no authority at all that was able to force them to retain the service, and I do not think this is right.

Mr. Pickersgill: They would have had to build a new ship, Mr. Rock, and I do not know that you can very well say to some company that happens to have run a shipping service that was never subsidized that they have to build a new ship, invest their capital in that, and lose money on it. It seems to me the only way you could do it is to say that we regard this service as an essential public service and therefore we will subsidize the locks.

[Interprétation]

Le président: Monsieur Trudel, sur une question de règlement.

M. Trudel: Monsieur Pickersgill, vous avez dit que vous n'aimiez pas voir de passages à niveau au Canada. Vous avez dit passages à niveau?

M. Pickersgill: Oui.

M. Trudel: Vous avez dit: pas de passages à niveau.

M. Pickersgill: L'autre est un étagement.

M. Trudel: Oui. C'est bien.

Le président: Monsieur Rock?

M. Pickersgill: Certains passages à niveau ne sont pas très nivelés.

M. Rock: J'ai quelques questions sur les trajets d'expédition. Je pense au moment où la croisière sur le Saguenay a été interrompue. C'était une des croisières les plus intéressantes dans la province de Québec. A ce moment-là, on vous a posé des questions et quand vous étiez au ministère des Transports, il ne semblait y avoir eu aucun règlement pour les forcer à maintenir ce service. Existait-il une possibilité à l'avenir que la CCT, en accordant des permissions pour les trajets d'expédition à l'intérieur des terres ou le long de la côte, tout d'abord, est-ce que vous accordez des permis pour les parcours?

M. Pickersgill: Je ne le crois pas.

M. Rock: Pourriez-vous songer à cette possibilité comme vous le faites pour les stations de radio, de télévision, les réseaux ferroviaires et autres moyens de transport terrestre? Je pense en particulier au cabotage et aux trajets dans les eaux intérieures. Si l'on veut interrompre un service, vous pourriez au moins avoir un mot à dire pour leur faire maintenir le service. Lorsqu'on a interrompu ce service au Saguenay, il n'existait aucun règlement, aucune autorité qui pouvait les forcer à maintenir le service, et je ne crois pas que ce soit une bonne chose.

M. Pickersgill: Il aurait fallu construire un nouveau navire, monsieur Rock, et je ne crois pas qu'on puisse dire à une société qui a assuré un service d'expédition qui n'a jamais été subventionné, qu'il lui faut construire un nouveau navire et perdre de l'argent. Tout ce qu'on peut faire, c'est dire qu'on considère que c'est un service public essentiel et que nous allons donc subventionner les écluses. Je ne suis pas très sûr qu'il serait très facile de

[Text]

I am not quite sure that one would find it very easy to get the Treasury Board to agree that tourist services of that character, semi-luxury services, were perhaps the most advisable way of using the taxpayer's money for purposes of subsidy.

There are a number of subsidies listed here on page 427, but in no case that I know of have we ever attempted to force any steamship service to operate at a loss at their own expense. It is true we make it difficult for the railways to abandon losing services but we accepted, in the National Transportation Act, the principle that if they could show that their services were losing and if the commission and the government decided that they were essential, even though they were losing, they should be compensated for it.

If you apply that principle to the railways I do not see how you could fail to apply it to any other form of transport.

Mr. Rock: Well I am suggesting that it should be applied also to shipping in the same way.

Mr. Pickersgill: You see, there seems to be a certain amount of competition to get licences to operate radio stations, which you have mentioned, because I suspect people think they are going to make money out of them. But we have not encountered much rivalry about establishing coastal services, especially for passengers. Indeed, as you can see from these figures, in order to keep certain services going, we seem constantly to have to dip a little deeper into the federal treasury.

Mr. Rock: Mr. Pickersgill, your Commission regulates the telegraph system across Canada; you regulate the rates and the manner in which they operate?

Mr. Pickersgill: It is under the regulation of the Canadian Transport Commission.

Mr. Rock: Are you aware of the fact that these days when they receive a telegram from anywhere across Canada, the CP and CN do not immediately send that telegram to the person, but phone it in? Then they mail it and the person receives the telegram about two or three days later.

Mr. Pickersgill: I have found that to happen quite often.

Mr. Rock: Do you think that this is fair? It is a telegraph system and they should deliver that telegram at the door. I do not think that

[Interpretation]

faire admettre au Conseil du Trésor que des services de tourisme de cette nature, qui tendent vers le luxe sont la façon la meilleure de se servir de l'argent du contribuable à des fins de subvention.

Il y a plusieurs subventions mentionnées ici, à la page 427, mais, en autant que je sache, nous n'avons jamais voulu obliger une compagnie de navigation maritime d'opérer à perte à ses propres frais. Il est vrai que nous n'aidons pas les chemins de fer à abandonner des services déficitaires, mais nous avons accepté, dans la Loi nationale sur les transports, le principe que s'ils peuvent montrer que leurs services perdent de l'argent et que la Commission et le gouvernement décident que les services sont essentiels, il faut les dédommager, même s'ils perdent.

Si nous appliquons ce principe aux chemins de fer, je ne vois pas comment on pourrait ne pas l'appliquer à d'autres moyens de transport.

M. Rock: Je pense qu'on devrait aussi l'appliquer à l'expédition de la même façon.

M. Pickersgill: Voyez-vous, il semble y avoir une certaine concurrence pour obtenir un permis pour les stations de radio que vous avez mentionnées car je pense que les gens s'imaginent que ce poste va rapporter de l'argent. Mais il n'existe pas beaucoup de concurrence pour l'établissement de services de cabotage, surtout pour les voyageurs. En effet, comme vous pouvez voir d'après ces chiffres, pour maintenir certains services, il semble qu'il nous faut puiser de plus en plus dans le trésor fédéral.

M. Rock: Monsieur Pickersgill, votre Commission régleme le réseau télégraphique au Canada, les taux et le mode d'exploitation?

M. Pickersgill: Oui, cela relève de la Commission.

M. Rock: Êtes-vous au courant que lorsque le National-Canadien et le Pacifique-Canadien reçoivent un télégramme de n'importe où au Canada ils n'envoient pas immédiatement ce télégramme au destinataire, mais lui téléphonent plutôt? Ils mettent ensuite le télégramme à la poste et le destinataire le reçoit deux ou trois jours plus tard.

M. Pickersgill: Je sais que cela arrive très souvent.

M. Rock: Croyez-vous que c'est juste? C'est un service de télégrammes et ils devraient les livrer à domicile. Je ne crois pas qu'il soit

[Texte]

the CP and the CN should telephone telegrams, and then the person receive a copy of it two or three days later. I do not think this is fair at all. I think that something should be done to regulate this within your Commission.

Mr. Pickersgill: Again, you know, it is a question of economics. There was a day when you could hire a little boy for five cents to ride down from Sparks Street to deliver telegrams in Rockcliffe. When I try to get my children to do a few chores around the house I find that five cents is a pretty poor inducement. I would suspect that nobody would send the telegrams if you insisted on having the old system of sending little boys around on bicycles to deliver them, because under the laws that are now on the statute books little boys cannot be employed: people must be of a certain age and paid a minimum wage. After all, the telephone exists and I am sure the telegrams are delivered faster in most cases by that means.

The Chairman: Mr. Rock, on a point of order. Mr. Trudel.

Mr. Trudel: Mr. Chairman, I stand to be corrected here, but the information should be that you are asked if you want this telegram to be mailed to you. It can be delivered immediately; it is a privilege that is offered. You can either have it immediately or delivered to you. The recipient has the choice in that matter.

Mr. Rock: On weekends it will not have it delivered at all, Mr. Trudel. I have had this experience and it was not delivered. I do tell them that they have to deliver, but they usually do not do it. You mentioned the boy on the bicycle, but if they used special delivery it would be delivered within four hours, but they use the ordinary mail and this takes three days. I do not think that this is fair.

The other subject matter is this degaussing. It is only \$20,000, but what I would like to know, Mr. Pickersgill, is if this service is free to all ships, or do you collect some revenue from these ships for which you do this degaussing?

Mr. Pickersgill: I think Mr. Marks can answer that better than I.

Mr. L. L. Marks (Financial Adviser, Canadian Transport Commission): Yes, the service is provided free to the owners of the ships. It is free to them; it is a charge to the government.

[Interprétation]

bon de les communiquer par téléphone et que le destinataire reçoive le texte du télégramme deux ou trois jours plus tard. Je ne crois pas que ce soit juste et qu'il y aurait lieu que votre Commission règle cette situation.

M. Pickersgill: C'est une question d'épargne. Il fut un temps où il était possible de trouver un garçon qui parte en bicyclette de la rue Sparks à Rockcliffe pour 5 cents. Lorsque je demande à mes enfants de faire quelques petits travaux autour de la maison, je n'ai pas beaucoup de succès si je ne leur offre que 5 cents. J'ai l'impression que personne n'enverrait de télégramme si l'on insistait pour revenir à l'ancien système des petits commissionnaires à bicyclettes, étant donné que les lois actuellement en vigueur interdisent d'employer les jeunes garçons. Les employés doivent avoir un certain âge et recevoir un salaire minimum. En somme, le téléphone est là, et je suis sûr que les télégrammes sont livrés plus rapidement de cette façon dans bien des cas.

Le président: Monsieur Rock fait appel au Règlement. Monsieur Trudel.

M. Trudel: Monsieur le président, on me prendra peut-être en défaut mais il faudrait dire que l'on vous demande si vous voulez qu'on vous envoie le télégramme par la poste. On peut le livrer immédiatement. Le destinataire a le choix.

M. Rock: En fin de semaine, on ne livre pas du tout les télégrammes. J'ai pu m'en rendre compte moi-même. Je leur demande d'en faire la livraison, mais habituellement ils ne le font pas. Vous parlez des petits commissionnaires à bicyclettes, mais si on les confiait au service de livraison spéciale, il faudrait environ quatre heures, mais si on se sert du courrier ordinaire, il faut compter deux ou trois jours. Je ne crois pas que ce soit juste.

L'autre sujet est la démagnétisation qui est seulement de \$200,000. Je voudrais savoir si ce service est gratuit pour tous les navires, ou est-ce que vous envoyez une facture pour la démagnétisation?

M. Pickersgill: Je crois que M. Marks est mieux placé que moi pour répondre à la question.

M. L. L. Marks (conseiller financier, Commission canadienne des transports): Ce service est gratuit pour les navires.

Il est gratuit pour eux, mais l'État doit en assumer les frais.

[Text]

Mr. Rock: I did not hear that; I am sorry.

Mr. Pickersgill: The service is free to the owners of the ships.

Mr. Rock: I see. Thank you.

Mr. Nesbitt: I have a supplementary. What is the purpose of degaussing?

Mr. Pickersgill: I am going to ask you to answer that question. I understand that Mr. Nesbitt was engaged in this activity during the last war and knows a great deal more about it than I.

Mr. Nesbitt: I am just asking the question Mr. Chairman, of Mr. Pickersgill in view of the fact that the original intention—there may be other purposes now—was to protect ships from magnetic mines. What is the purpose of it now? Perhaps one of Mr. Pickersgill's assistants can tell us.

Mr. Marks: They arise out of international agreements, Mr. Nesbitt, that we have

• 1045

entered into, but we now find that the agreements are falling into disuse. One of the major parties to it, for instance, I am told, is the United States which has ceased doing it for their vessels. This is a discontinuing program. No new contracts are being entered into; only the contracts that were already in effect before the de-emphasis on this are being completed.

Mr. Nesbitt: Was this continued because of the danger that magnetic mines that had been laid some years ago might well be alive?

Mr. Marks: Presumably so. I do not know the details of the international agreements.

The Chairman: Mr. Rock, are you through.

Mr. Rock: Mr. Nesbitt, is there not also...

The Chairman: Mr. Rock, I would prefer that you address your question to the witnesses.

Mr. Rock: Yes. Mr. Pickersgill, is not degaussing also something which has to do with the magnetic field and the correction of the chart for the compass?

Mr. Pickersgill: I would be very glad to get a full explanation of it and write to you about it, if that would be satisfactory.

[Interpretation]

M. Rock: Je n'ai pas compris, je m'excuse.

M. Pickersgill: Le service est gratuit pour les propriétaires des navires.

M. Rock: Je vois. Merci.

M. Nesbitt: Une autre question. Quel est le but de ce service de démagnétisation?

M. Pickersgill: Je vais vous demander de répondre à cette question. Je crois que M. Nesbitt a eu à s'occuper de ce service durant la dernière guerre et il est plus au courant que moi.

M. Nesbitt: Je pose simplement la question, monsieur le président, à M. Pickersgill vu qu'à l'origine il s'agissait de protéger les navires contre les mines magnétiques. Il sert peut-être à d'autres fins à l'heure actuelle, mais je voudrais savoir quelles sont ces fins. Peut-être qu'un des adjoints de M. Pickersgill pourrait nous le dire.

M. Marks: Il découle d'accords internationaux, monsieur Nesbitt, mais nous consta-

tons maintenant que les accords sont périmés. Un des principaux participants étaient les États-Unis qui ont cessé de mettre ce service à la disposition de leurs navires. C'est un programme qui tombe en désuétude. Aucun nouveau contrat ne sera conclu. On ne fait que remplir les contrats déjà existants.

M. Nesbitt: Est-ce que ce service a été maintenu à cause du danger de mines magnétiques qui pourraient demeurer après plusieurs années?

M. Marks: Je l'imagine. Je ne connais pas ces ententes internationales en détail.

Le président: Avez-vous fini, monsieur Rock.

M. Rock: Monsieur Nesbitt, est-ce qu'il n'y a pas également...

Le président: Veuillez poser votre question aux témoins, monsieur Rock.

M. Rock: Oui. Monsieur Pickersgill, est-ce que la démagnétisation a quelque chose à voir avec le champ magnétique et les rectifications des cartes pour l'usage du compas?

M. Pickersgill: Je serais heureux de me renseigner à ce sujet et de vous communiquer ces renseignements par écrit, si vous êtes d'accord.

[Texte]

Mr. Thomas (Moncton): On page 425 of the Blue Book there seems to be a terrific jump in the estimates for the ...

The Chairman: What page did you say?

Mr. Thomas (Moncton): Page 425.

The Chairman: They are not the estimates of the CTC, Mr. Thomas.

Mr. Thomas (Moncton): Page 425 is the details.

The Chairman: Oh, I am sorry.

Mr. Thomas (Moncton): First of all, special services 1968-69, \$572,000; 1969-70, \$1,447,000. There is one of the millions that you were speaking of earlier. That is an increase of almost \$1 million. Could Mr. Pickersgill, or one of the gentlemen here tell us what is included in the special services.

Mr. Pickersgill: I can explain this. As the research division was only being established last year there were very few projects under way on which we were engaging consultants. There are quite a number of additional projects this coming year.

Mr. Thomas (Moncton): I notice that in 1967-68 the figure was \$68,000. Of course, I can understand that: that was the first year the CTC was in operation, and it was not a full year.

Mr. Pickersgill: It was not in operation for very long that year.

Mr. Thomas (Moncton): It went in 1968-69 to \$572,000.

Mr. Pickersgill: Yes.

Mr. Thomas (Moncton): And in 1969-70 to \$1,477,000. Can we expect a proportionate increase each year, and how long is it going to go on?

Mr. Pickersgill: It will just depend on how many things we are asked to do, or how many things we think ought to be done in this field. This is an item that, in the national interest, ought to go up because everyone says we are spending far too little on research in the filed of transport and, considering its very large importance in the national economy, that when you compare it with other segments of the economy our research has been very, very thin indeed. I must agree with this view, and you cannot get research for nothing. We do not think that all the research should be done within the Canadian Transport Commission. We think that would be

[Interprétation]

M. Thomas (Moncton): A la page 425 du Livre bleu, il semble y avoir une hausse extraordinaire des prévisions pour ...

Le président: Quelle page avez-vous dit?

M. Thomas (Moncton): Page 425.

Le président: Ce ne sont pas les crédits de la CCT, monsieur Thomas.

M. Thomas (Moncton): Ce sont les détails, à la page 425.

Le président: Je m'excuse.

M. Thomas (Moncton): Il y a d'abord, les services spéciaux, en 1968-1969, \$572,000 et en 1969-1970, \$1,447,000. C'est l'un des crédits d'un million dont vous parliez tout à l'heure. C'est une augmentation de près d'un million de dollars. Est-ce que M. Pickersgill ou un des témoins, pourrait nous dire ce qui est inclus dans les services spéciaux.

M. Pickersgill: Je peux vous le dire. Comme la Division des recherches n'a été établie que l'an dernier, très peu de projets en cours, nécessitaient le recours aux services consultatifs. Mais nous avons un bon nombre de projets supplémentaires cette année.

M. Thomas (Moncton): En 1967-1968, le chiffre était de \$68,000 et je le comprends. C'était l'année où la Commission a été mise sur pied et elle n'a exploité qu'une partie de l'année.

M. Pickersgill: Une très petite partie de l'année, en fait.

M. Thomas (Moncton): Ensuite, les crédits sont passés à \$572,000 en 1968-1969.

M. Pickersgill: Oui.

M. Thomas (Moncton): Et à \$1,447,000 en 1969-1970. Est-ce qu'il y aura des augmentations de cet ordre chaque année?

M. Pickersgill: Tous dépendra de ce qu'on nous demandera de faire ou de ce que nous jugerons de faire dans ce domaine. J'imagine que c'est un crédit qui, dans l'intérêt national, est appelé à augmenter, car on nous dit que nous sommes loin de dépenser suffisamment pour les recherches dans le domaine des transports vu sa très grande importance pour l'économie nationale. Quand on les compare à celles d'autres secteurs, nos recherches ont été très limitées et je suis d'accord là-dessus. Et les recherches coûtent cher. Nous ne sommes pas d'avis que toutes les recherches doivent se faire au sein de la Commission canadienne des transports. Ce ne serait pas une

[Text]

an uneconomical way to do it. A lot of it will have to be done by engaging consultants or by projects in universities, or in other similar ways. This is an expenditure that I would expect to grow.

Mr. Thomas (Moncton): But grow by how much?

Mr. Pickersgill: I would not like to guess. If you can tell me (a) how many projects we can man and (b) how much inflation there is

• 1050

going to be and (c) how much the Treasury Board is going to allow us, then I would venture a guess, but there seem to be so many variables that I would not like to guess.

Mr. Thomas (Moncton): I agree that we certainly must do a lot of research in transportation. What facilities or what staff do you have now in the CTC? I notice your staff has increased from 384 to 511; your salaries and wages have gone up \$1,600,000.

Mr. Pickersgill: Yes, and almost all of that increase is in the research division.

Mr. Thomas (Moncton): I mean, you are increasing research in your own department and also outside research.

Mr. Pickersgill: That is right. We have not found it necessary to increase the staff of the regulatory bodies very much. Indeed, we hope in some directions to reduce it because we have brought all the agencies together, but the Research Division was zero when the Commission was established and most of the increase in staff, not all—there have been a few increases in other areas—has been in the Research Division because this is an entirely new thing.

Mr. Thomas (Moncton): Mr. Chairman, I am happy to see that the CTC is so interested in research in transportation because it brings to my mind a project which is very near and dear to us in the Atlantic Provinces. You know that some years ago one of our industrialists in the Maritimes made a firm offer of \$100 million—if and when the Chignecto Canal project were completed that he would also put up \$100 million of his own funds.

Mr. Pickersgill: Yes.

[Interpretation]

façon rentable de procéder. Il faudra recourir souvent à des conseillers ou confier ces travaux à des universités. C'est une dépense qui est appelée à augmenter.

M. Thomas (Moncton): Mais de combien?

M. Pickersgill: Je ne voudrais pas hasarder un chiffre. Si vous pouvez me dire d'abord combien de projets nous mettrons en marche,

et ensuite quel sera le taux d'inflation et enfin quelle somme nous sera accordée par le Conseil du Trésor, je pourrai alors hasarder un chiffre. Il y a tellement de variables en cause, tellement d'impondérables que je ne voudrais pas le faire maintenant.

M. Thomas (Moncton): Il faut certes beaucoup de recherches dans le domaine des transports. Je me demande quels sont les services ou le personnel dont la CCT dispose maintenant? Votre personnel a augmenté de 384 à 511 et les salaires ont augmenté de \$1,600,000.

M. Pickersgill: A peu près toute cette augmentation se trouve portée à la rubrique des «Subventions aux recherches».

M. Thomas (Moncton): Vous voulez dire que vous accroissez la recherche par votre service et à l'extérieur.

M. Pickersgill: C'est exact. Nous n'avons pas cru nécessaire d'augmenter le personnel des organismes de contrôle énormément. De fait, nous espérons le réduire dans certains services parce que plusieurs organismes ont été fusionnés, mais le service de recherches n'existait pas du tout au moment où la Commission a été établie et le gros de l'augmentation du personnel, à quelques exceptions près—il y a eu quelques augmentations dans d'autres domaines—s'est faite dans la Division des recherches parce que c'est un service tout à fait nouveau.

M. Thomas (Moncton): Je suis heureux de savoir que la Commission des transports du Canada est intéressée à la recherche, en matière de transport car, à mon avis, c'est un projet qui nous tient à cœur, nous des provinces de l'Atlantique. Vous savez qu'il y a quelques années, un de nos industriels des Maritimes a fait une offre ferme de 100 millions de dollars si le projet du canal de Chignecto était complété, et à cette date, il contribuerait aussi \$100 millions de ses propres ressources.

M. Pickersgill: Oui.

[Texte]

Mr. Thomas (Moncton): This offer was repeated when the Transport Committee had its hearings. In some sections it was belittled and the statement was made that \$100 million was not very much now, but to me \$100 million is still a lot of money. If the CTC is prepared to go ahead with expanding research in transportation, what, if any, assistance are you prepared to give in research for the Chignecto Canal project which is, I think, very...

Mr. Pickersgill: I would think there has been a great deal of study given to this project. My recollection is that there was a good deal of study done by the government at the time that Mr. Nesbitt was a supporter of the government and that Senator Walker, then the Minister of Public Works, announced to a conclusion that the cost benefits of this project were such that it was not, at any rate, a high priority. I think these things should be updated from time to time and I think we would be quite prepared in conjunction with the Department of Transport and any other department of government to do any updating that was desirable at any time the government asked for it.

Mr. Thomas (Moncton): Is it fair to assume then, sir, that the CTC would be prepared to assist in research on this project?

Mr. Pickersgill: Of course, if we were asked.

Mr. Thomas (Moncton): There is nothing being done right now in research?

Mr. Pickersgill: I would not like to say that there is nothing being done on it now, but I do not think it is a high priority.

Mr. Thomas (Moncton): There is a possibility of assistance?

Mr. Pickersgill: Yes, of course.

Mr. Schreyer: Mr. Pickersgill, since the passing of the National Transportation Act, the policy has been to hold in abeyance all applications by the railway for branch line abandonment.

Mr. Pickersgill: Yes, I think an undertaking was given that until the costing order was issued...

Mr. Schreyer: Right, which we can expect sometime this spring or early summer.

Mr. Pickersgill: I think some rough priorities have been worked out by the Railway Transport Committee and I have the impression they feel that some of these passenger

[Interprétation]

M. Thomas (Moncton): Cette offre a été réitérée aux audiences du Comité sur les transports. A certains paragraphes, ce fait a été amoindri et on a dit que 100 millions de dollars ce n'était pas beaucoup mais pour moi, c'est tout de même énorme. Si la Commission est prête à étendre son service de recherches, en matière de transport quelle assistance entendez-vous accorder aux recherches sur le projet du canal de Chignecto qui, à mon avis, est très...

M. Pickersgill: De longues études ont été faites sur ce projet. Si j'ai bonne mémoire, passablement d'études ont été faites par le gouvernement alors que M. Nesbitt l'appuyait, et que le sénateur Walker, alors ministre des Travaux publics, avait annoncé que les études coûts-bénéfices telles que le projet ne pouvaient recevoir une autre priorité. On devrait peut-être mettre ces renseignements à jour de temps à autre. Je serais tout à fait prêt, en collaboration avec le ministère des Transports et tout autre ministère du gouvernement d'effectuer toute mise à jour qui serait désirable en aucun temps où le gouvernement le demanderait.

M. Thomas (Moncton): Serait-il juste de supposer que la Commission serait prête à prêter son assistance dans la recherche sur ce projet?

M. Pickersgill: Naturellement, si on nous le demande.

M. Thomas (Moncton): Rien ne se fait présentement en matière de recherche?

M. Pickersgill: Je ne dirais pas cela mais la priorité n'est pas tellement élevée pour ce projet.

M. Thomas (Moncton): Il est possible d'avoir de l'aide?

M. Pickersgill: Oui, bien sûr.

M. Schreyer: M. Pickersgill, depuis l'adoption de la Loi sur les transports nationaux, la politique a été de garder en suspens toutes les demandes formulées par les chemins de fer pour abandonner les lignes secondaires.

M. Pickersgill: Oui, je pense qu'un engagement a été pris que jusqu'à ce que l'état des frais soit publié...

M. Schreyer: Oui, et on peut l'attendre au printemps ou au début de l'été.

M. Pickersgill: Je pense que des priorités rigides ont été établies par le Comité de transport par chemins de fer. J'ai l'impression qu'ils sont d'avis que ces cas de trains qui

[Text]

cases are perhaps more urgent than the branch line cases, although I would not want to commit them to any definite priorities.

However, I think we would have to take the view, since the government and the treasury would be liable for compensation if services were continued that were losing money, that we ought to consider the ones that are losing the most money first. After all, a branch line, while practically no trains may be operating, while rails may rust and it may be less valuable and so on, is not as active a loser as a passenger train on which practically nobody is travelling.

• 1055

Mr. Schreyer: Yes, I understand. Relative to the matter of railway applications for removal of station agents, would you say that there has been any noticeable change in the pattern, in the frequency with which the railways have been applying for such removal?

Mr. Pickersgill: I think there has been an acceleration. I actually sat on one of these cases myself—we have not read the judgment yet—at Nelson, British Columbia, so I had to inform myself a bit about how they were operating and there does seem to be, in most cases, great satisfaction with this new service.

Mr. Schreyer: You are referring to the master station agencies ...

Mr. Pickersgill: Master agencies, the telephone services provided and so on.

Mr. Schreyer: So I take it, then, you do not accept the contention that is put forward by some that the removal of the station agent is simply a prelude to abandonment of the line itself?

Mr. Pickersgill: No, certainly in the case that I viewed—the one in the Kootenays—there is no thought of abandoning any of those railways. They are all carrying very heavy traffic, but it is mostly bulk traffic and there are no passenger services there at all. It is mostly bulk traffic and it is all handled in two or three different places. In most of the cases there were not any representations against the application at all, but nobody thought it was a prelude to abandonment.

[Interpretation]

s'occupent des passagers sont plus urgents que les cas de chemins de fer d'embranchements secondaires bien que je ne voudrais pas les engager à des priorités précises.

Je pense cependant qu'il nous faudrait adopter le point de vue puisque le gouvernement et le Conseil du Trésor devraient payer une compensation si des services qui perdent de l'argent continuaient, qu'il faudrait nous occuper d'abord de ceux qui perdent le plus d'argent. Après tout, une ligne secondaire, même s'il n'y passe presque pas de trains et que les rails rouillent et même si elle a moins de valeur, n'est pas aussi activement perdante qu'un train de service-passagers à bord duquel personne ne voyage ou presque personne.

M. Schreyer: Oui je comprends. Quant à la question des demandes des chemins de fer qu'on retire les agents de chemins de fer, diriez-vous qu'il y a eu un changement notable dans le nombre de demandes de la part des chemins de fer pour ces retraits de services?

M. Pickersgill: Je pense qu'il y a eu une hausse. J'ai écouté tous les arguments dans un de ces cas récemment; le jugement n'a pas encore été rendu. Il s'agissait d'un cas à Nelson en Colombie-Britannique, et j'ai dû me renseigner sur leur façon de procéder et j'ai constaté que, dans la plupart des cas, on semble satisfait de ce nouveau service.

M. Schreyer: Vous parlez de l'agence de contrôle...

M. Pickersgill: Des agences de contrôle, des services téléphoniques, et ainsi de suite.

M. Schreyer: Si je comprends bien, vous n'acceptez donc pas l'argument soutenu par certains que le retrait de l'agent de gare précède simplement l'abandon de la ligne de chemin de fer?

M. Pickersgill: Non, pas du tout. Dans le cas que j'ai entendu, celui de Kootenay, on ne pensait pas du tout à abandonner la ligne de chemin de fer. Parce qu'on transporte beaucoup de marchandises à bord de ces chemins de fer, mais il s'agit surtout de marchandises en vrac. Il n'y a pas de service-voyageurs. On transporte surtout des marchandises en vrac et la manutention de ces marchandises se fait seulement à deux ou trois endroits. Dans la plupart des cas, on n'a fait aucune représentation contre la demande, et personne craignait que se soit un prélude à l'abandon complet.

[Texte]

Mr. Schreyer: It is precisely that kind of assurance that will be welcomed by...

Mr. Pickersgill: I do not think there is any relationship between the two.

Mr. Schreyer: Relative to the matter of regional airline policy, I recall your saying earlier this morning that certainly the Commission does not look with favour on any move that would, in effect, deregionalize regional airlines...

Mr. Pickersgill: Right.

Mr. Schreyer: ...but does the Commission have any attitude relative to mergers of local air services which even after the merger would still retain a distinctly regional character?

Mr. Pickersgill: Perhaps you have in mind the same thing I have. There has been a recent arrangement made—I am not sure we have approved it yet—between Transair and Norcanair in Saskatchewan. It is not a merger or an amalgamation, but it is, what appeared to be at first sight, a pretty sensible arrangement. It would give better service to the public at less cost to the airlines. In principle, I think, this is something that is very welcome, indeed.

Mr. Schreyer: Are you aware, Mr. Pickersgill, that some of the local airlines—I do not think it matters particularly which city it happens to be—are finding it increasingly difficult to obtain hangar facilities—overhaul services—at the larger airports sites?

Mr. Pickersgill: I have heard that situation prevails, particularly in Winnipeg.

Mr. Schreyer: Right, and that negotiations have been carried out over the past two or three years with the Department of National Defence and with DOT in an attempt to make some kind of arrangement to get hangar facilities, particularly in the severe winter months. Does the CTC have any kind of interest, position or involvement in a problem such as this?

Mr. Pickersgill: We have no responsibility, but because we want to see good air services I would not say that we do not make representations to the people who have the responsibility.

Mr. Schreyer: Do you have any personal recollection of the application made by a U.S. carrier—I believe it was Frontier Airlines—for rights to run into Winnipeg and maintain

[Interprétation]

M. Schreyer: C'est précisément ce genre d'assurance qui sera bien accueillie par...

M. Pickersgill: Je pense qu'il n'y a aucun rapport entre les deux.

M. Schreyer: Quant à la question de la politique des lignes aériennes régionales, je me souviens que vous avez dit, ce matin que la Commission ne verrait pas d'un bon œil la dérégionalisation des lignes aériennes régionales...

M. Pickersgill: C'est exact.

M. Schreyer: ...mais est-ce que la Commission a adopté une attitude quant aux fusions des services aériens locaux qui conserveraient, même après la fusion, son caractère régional?

M. Pickersgill: Vous pensez peut-être à la même chose que moi. Il y eu une entente dernièrement, et nous ne l'avons pas encore approuvé, entre TransAir et Dorcanair en Saskatchewan. Il ne s'agit pas d'une fusion ou d'une amalgamation, mais d'une entente qui paraît très sensée à première vue. Elle permettra de fournir un meilleur service au public à un moindre coût pour les lignes aériennes. En principe, il me semble que c'est une excellente idée.

M. Schreyer: Est-ce que vous êtes au courant du fait, monsieur Pickersgill, que certaines lignes aériennes locales, peu importe de quelle ville il s'agit, constatent qu'il est de plus en plus difficile d'obtenir des hangars, des services d'entretien, dans les grands aéroports?

M. Pickersgill: Oui, c'est la situation qui existe, à Winnipeg en particulier.

M. Schreyer: C'est exact, et que des négociations ont eu lieu au cours des deux ou trois dernières années avec le ministère de la Défense nationale et le ministère des Transports afin de tenter d'en arriver à une entente pour obtenir des hangars, surtout pendant les mois d'hiver. Est-ce que la Commission canadienne des Transports s'intéresse à ce genre de problèmes? A-t-elle adopté une attitude?

M. Pickersgill: Nous n'avons aucune responsabilité dans ce domaine, mais comme nous voulons voir un service aérien adéquat, je ne dis pas que nous ne faisons pas de représentations aux gens qui en sont responsables.

M. Schreyer: Vous souvenez-vous personnellement de la demande faite par un transporteur des États-Unis, je pense que c'était Frontier Air Lines, pour avoir le droit d'at-

[Text]

a service from Winnipeg to Minot, Denver, et cetera, which application was rejected by the CTC?

Mr. Pickersgill: I do not think it was. I do not think they ever got past the American authorities, did they? All I know is that these people came in one day to see me. They were introduced by somebody and they talked to me a little about their plans and my recollection is that at that time they had no licence from the CAB in the United States, but I could refresh my memory about it.

• 1100

Mr. Schreyer: Yes, but are you quite sure that there is no Board order rejecting this?

Mr. Pickersgill: I am not at all sure and I do not like to speak of things about which I am not sure.

Mr. Schreyer: Obviously I will not ask you, Mr. Pickersgill, to comment on the choice of the site of Ste. Scholastique for a second airport.

Mr. Pickersgill: I have no desire to make news nor to get headlines.

Mr. Schreyer: No, and therefore I will not ask you for your opinion on that, but I think it would be worthwhile to know—knowing you, I am sure you will not answer if you feel that it is an improper question...

The Chairman: If it is not a proper question I would ask you to refrain from asking it.

Mr. Schreyer: ... if the CTC was formally consulted, asked to give its views, opinions and so on?

Mr. Pickersgill: I do not think so. The CTC, as such, was not consulted, but whether any official in the Research Division may have had some conversations with somebody in the Air Services of the Department of Transport, I would not like to say yes or no. However, the CTC, as such, was not consulted.

Mr. Schreyer: I have one last question on air policy. Is it part of the CTC's function to have something to say about overhaul facilities of the air lines, where they are to be located and so on?

Mr. Pickersgill: No, nothing whatever.

[Interpretation]

terrir à Winnipeg et assurer un service entre Winnipeg et Minot, Denver et dont la demande a été rejetée par la Commission canadienne des transports?

M. Pickersgill: Je ne crois pas que ce soit le cas. Il me semble que ce sont les autorités américaines qui n'avaient pas autorisé ce service, n'est-ce pas? Tout ce que je sais c'est que ces gens sont venus me voir un jour. Ils ont été présentés par quelqu'un et m'ont parlé de leur projet et je me souviens qu'ils n'ont pas eu de permis de la CAB aux États-Unis, mais je pourrai me renseigner à ce sujet.

M. Schreyer: Oui, mais êtes-vous certain qu'il n'y a pas eu une décision de la Commission quant au rejet de cette demande?

M. Pickersgill: Je n'en suis pas sûr. Je n'aime pas parler de choses dont je ne suis pas certain.

M. Schreyer: Je n'aurais donc pas à demander à M. Pickersgill de commenter le choix de Sainte-Scholastique, comme deuxième aéroport.

M. Pickersgill: Je ne veux pas du tout figurer aux manchettes des journaux.

M. Schreyer: Donc, je ne vous poserai pas de questions. Je ne vous demanderai pas quel est votre avis, mais je sais que vous ne répondrez pas si vous considérez que ma question est hors d'ordre.

Le président: Si cette question est hors d'ordre, je vous demanderais de vous abstenir de la poser.

M. Schreyer: Mais est-ce que la Commission canadienne des transports a été consultée? Est-ce qu'on lui a demandé d'exprimer son point de vue.

M. Pickersgill: Je ne pense pas. Pas la Commission canadienne des transports en tant que telle. Est-ce qu'une question a été posée à un fonctionnaire de la Division des recherches, je ne sais pas; peut-être qu'il y a eu des consultations avec un fonctionnaire des Services de l'air du ministère des Transports, mais la Commission canadienne des transports n'a pas été consultée.

M. Schreyer: Une dernière question au sujet des politiques du transport aérien. Est-ce que la Commission canadienne des transports a quelque chose à dire au sujet de la révision des aéronefs et sur l'emplacement des bases d'entretien?

M. Pickersgill: Non, rien du tout.

[Texte]

Mr. Schreyer: Mr. Chairman, my last question has to do with matters pertaining to railways. Mr. Pickersgill, I suppose you are aware that in the last 18 months the Board of Grain Commissioners and one or two of the Prairie wheat pools have hired outside consultant firms to make a study of the feasibility—the economics—of consolidating the number of country elevators, the number of shipping points...

Mr. Pickersgill: That is right.

Mr. Schreyer: ...from which railways will have to pick up grain. Has the Canadian Transport Commission joined in some kind of economic research into the cost benefits that might be derived from a major consolidation of country shipping points?

Mr. Pickersgill: The whole question of the marketing and the transport of grain is under very active consideration by the Research Division of the Canadian Transport Commission in conjunction with the Department of Agriculture, the Department of Transport, the Department of Industry, the Department of Trade and Commerce, the newly formed Canada Grain Council—if that is what it is called...

An hon. Member: That is right.

Mr. Pickersgill: ...the railways, the pools, the line elevator people and this committee in Winnipeg that is dealing with the current situation. It is our feeling that an over-all study of this whole problem is very desirable and I hope it can be launched before too long, but it is a very big planning operation and it would not work at all unless everybody was associated with it. I think you may recall that the provincial premiers of the three Prairie Provinces sent a telegram to the Prime Minister before the last Federal-Provincial Conference in which they also suggested some study along these lines.

I think it is one of the most urgent transport problems and one of the most urgent marketing problems we have in Canada. We want to contribute to it everything we can because really it represents such a big segment of the whole Canadian economy.

Mr. Schreyer: That sounds very major. I do not suppose, though, that you are in a position to advance any dates or timetables?

Mr. Pickersgill: I think it is far better to have a well planned study start three months later than an ill planned one sooner and I think you know from the past, Mr. Schreyer,

[Interprétation]

M. Schreyer: Monsieur le président, ma dernière question porte sur des considérations touchant les chemins de fer. M. Pickersgill, j'imagine que vous êtes au courant qu'au cours des 18 derniers mois, la Commission canadienne des grains, et un ou deux syndicats du blé des Prairies ont loué les services de conseillers en économie au sujet de la possibilité de regrouper plusieurs éleveurs et de diminuer le nombre de points d'expédition.

M. Pickersgill: C'est exact.

M. Schreyer: ...d'où les chemins de fer chargent les céréales. Est-ce que la Commission canadienne des transports a pris part à des recherches économiques sur les coûts-bénéfices de cette future rationalisation des points d'expédition?

M. Pickersgill: Toute la question de la commercialisation et du transport des céréales est très activement étudiée en ce moment par notre Division des recherches de concert avec le ministère de l'Agriculture, celui des Transports, celui de l'Industrie et du Commerce et le nouveau Conseil des grains du Canada; c'est le nom qu'on lui a donné, je crois?

Une voix: C'est bien ça!

M. Pickersgill: Ainsi que les chemins de fer, les syndicats du blé, les éleveurs ruraux qui ont formé un comité à Winnipeg et qui s'occupent de la question dans son ensemble. A notre avis, une étude générale de ce problème est tout à fait souhaitable. J'espère qu'on pourra l'amorcer avant trop longtemps. Je crois que c'est une opération de très grande envergure et il faut que tout le monde y collabore. Vous vous souvenez que les premiers ministres provinciaux des trois provinces des Prairies ont adressé un télégramme au Premier ministre avant la dernière conférence provinciale et ont proposé cette étude.

Je crois que les problèmes de transport et les problèmes de commercialisation sont parmi les plus urgents à l'heure actuelle et nous voulons contribuer le plus possible à une solution, dans l'intérêt d'un gros secteur de l'économie canadienne.

M. Schreyer: Vous n'êtes pas en mesure, je suppose, de nous donner une date?

M. Pickersgill: Il est bon de dresser des plans avant d'entreprendre des travaux, de commencer trois mois plus tard, que de partir trop tôt. Je n'aimerais pas fixer de date, M.

[Text]

that I do not like to set datelines for myself to trip over later on.

• 1105

[Interpretation]

Schreyer, et que ça me retombe sur le nez plus tard.

Mr. Schreyer: May I just offer the suggestion, sir, that any cost benefit study made of the economics of the transportation of grain has two very distinct features to it. On the one hand, the cost of moving it to the railways and on the other hand, the cost to the producer to truck it and, therefore...

M. Schreyer: Est-ce que des études des coûts-bénéfices ont été faites puisque ce transport des grains comportent plusieurs aspects, il y a d'abord le transport jusqu'au chemin de fer, ensuite le coût du producteur au camion...

Mr. Pickersgill: I am very acutely conscious of that.

M. Pickersgill: Je suis au courant de tous ces faits.

Mr. Schreyer: Thank you, Mr. Chairman.

M. Schreyer: Merci, monsieur le président.

The Chairman: Mr. Trudel?

Le président: M. Trudel?

Mr. Trudel: Mr. Chairman, on page 426 a grant of \$5 million is shown. I understand by statute that this is a yearly grant. Also on the credit side under Item 60 you have a \$10 million grant. My question is this, the expenses for 1966, 1967 and 1968 amount to \$10 million...

M. Trudel: Monsieur le président, à la page 426, 5 millions sont prévus par la Loi et le Crédit 60, prévoit un montant de 10 millions; est-ce que chaque année vous dépensez la somme de 10 millions de dollars?

Mr. Pickersgill: The other \$5 million is also spent.

M. Pickersgill: L'autre somme de 5 millions est aussi dépensée.

Mr. Trudel: ...but do you go to the limit every year of the amount appropriated?

M. Trudel: Est-ce que vous atteignez la limite tous les ans?

Mr. Pickersgill: We go to the limit every year. You know, the fund does not lapse; it is not like most votes. If the money has been committed it can be spent in a subsequent year, so that it is all spent.

M. Pickersgill: Oui, cette caisse ne devient jamais périmée, s'il vous reste de l'argent, vous pouvez le dépenser l'année suivante, par conséquent nous dépensons tout cet argent.

Mr. Trudel: Then this is the reason why you would have \$48 million in the same credit? In other words, this would represent the accumulated commitments that you have had over the previous years, would that be correct?

M. Trudel: C'est pour cette raison que vous avez ici une somme de 48 millions pour le même crédit, ce sont probablement des sommes accumulées des années précédentes, n'est-ce pas?

Mr. Pickersgill: I think that is correct.

M. Pickersgill: Je crois que c'est exact.

Mr. Trudel: Mr. Chairman, Mr. Pickersgill has mentioned that we have had exceptions in, I believe, des Sources' and St. Charles' overhead in excess of \$3 million, whereas in the past it has always been either 80 per cent of the amount or \$500,000 whichever was...

M. Trudel: M. Pickersgill a dit qu'il y avait des exceptions pour l'élimination du passage à niveau de la Montée des Sources et celui de la Montée St-Charles au coût de plus de \$3 millions, vous avez dit que la Caisse payait 80 p. 100 du coût jusqu'à concurrence de \$500,000.

Mr. Pickersgill: In those cases, of course, it would be \$1 million because there are two railways, you see.

M. Pickersgill: Dans ce cas-ci, il s'agit de 1 million puisqu'il y a double voie.

Mr. Trudel: Right, and this leads me to a further question. The Canadian Transport Commission has the right to set rules and regulations as to an authority for crossings. This is within your power, I understand.

M. Trudel: C'est ça, cela me conduit à une autre question. La Commission des transports a le droit d'établir des règlements, des règles pour ces passages à niveau. Cela relève de votre compétence, si je comprends bien.

Mr. Pickersgill: Within the law.

M. Pickersgill: Oui, au terme de la Loi.

[Texte]

Mr. Trudel: Yes, this is within the Railway Act and the statutes.

Mr. Pickersgill: Yes, that is right.

Mr. Trudel: There has been an exception and you have mentioned two of them.

Mr. Pickersgill: Yes, but, of course, we do not know. We just put the money up and I do not know that the provincial roads people have accepted these as yet, at least, I am not quite sure.

Mr. Rock: They are starting, I think, at des Sources and also at St. Johns in Beaconsfield.

Mr. Pickersgill: Yes, but I do not know about Dorion.

Mr. Trudel: Mr. Chairman, the point I am trying to establish is that the Transport Commission, once someone has asked for authority to construct a grade separation crossing, has within its power the right to establish who will pay—municipal, provincial or other bodies including the Canadian government—and all costs can be assessed to any one of these three bodies that I have mentioned.

Mr. Pickersgill: All we could say is that we would not give the money unless the other people contributed some, but we could not tax a municipality.

Mr. Trudel: No, but the point I am trying to...

Mr. Pickersgill: We can impose a certain charge on the railways, I believe.

Mr. Trudel: Yes, it could be up to 12 per cent in some cases I understand.

Mr. Pickersgill: Yes, but we could not say that a municipality must spend this money. We can say that they will not have our money unless they make a contribution which is quite a different thing.

Mr. Trudel: You could also say, Mr. Chairman, that no cost could be assessed to the railway or to the government in question but the municipality may have to pay 100 per cent if authority is given. This is the point that I am trying to establish now. You may charge the municipality with the entire cost in your judgment.

Mr. Pickersgill: I would not think so, except in a kind of negative sense. We might say that this crossing was not one that we considered sufficiently dangerous to warrant any

[Interprétation]

M. Trudel: Au terme de la Loi sur les chemins de fer?

M. Pickersgill: C'est exact.

M. Trudel: Vous avez mentionné deux exceptions?

M. Pickersgill: Oui, évidemment, nous ne savons pas, nous prévoyons ces fonds, mais nous ne savons pas si le ministère provincial des travaux publics a accepté ces deux cas; je n'en suis pas tout à fait sûr.

M. Rock: Je crois que les travaux ont commencé à la Montée des sources et à la Montée St-Jean à Beaconsfield.

M. Pickersgill: Oui, mais je ne sais pas s'ils ont débuté à Dorion.

M. Trudel: Est-ce que la Commission canadienne des transports, une fois que quelqu'un a demandé l'autorisation de construire un étagement de voies, a le pouvoir d'établir qui paiera le coût, à savoir les gouvernements municipaux, provinciaux ou autre, y compris le gouvernement fédéral? Et aucun coût ne peut-être chargé à une seule des parties en cause?

M. Pickersgill: Tout ce qu'on peut dire, c'est que nous ne payons pas notre part à moins que les autres en fassent autant. Nous ne pouvons pas taxer une municipalité.

M. Trudel: Mais le point que j'essaie...

M. Pickersgill: D'après moi, nous pouvons imposer une certaine charge aux chemins de fer.

M. Trudel: C'est ça, jusqu'à 12 p. 100 dans certains cas.

M. Pickersgill: On ne peut pas dire qu'une municipalité doit dépenser telle ou telle somme, mais on peut leur dire, vous n'aurez pas notre contribution tant que vous ne voudrez pas participer à la dépense. Et c'est tout à fait différent.

M. Trudel: Vous dites également qu'aucun coût ne peut être attribué aux chemins de fer, ni au gouvernement, mais que la municipalité peut avoir à payer 100 p. 100 si l'autorisation est donnée. C'est ce que je voudrais savoir pour le moment. Vous pouvez imputer tout le coût à la municipalité, n'est-ce pas?

M. Pickersgill: Non, je ne le pense pas. Négativement, on peut dire qu'on n'estime pas que le passage à niveau soit assez dangereux pour que nous versions notre contribu-

[Text]

contribution, but that is the only way in which that could happen.

Mr. Rock: Or if there were no crossing previously?

Mr. Pickersgill: There has to be a crossing; we do not build new crossings.

Mr. Trudel: Mr. Chairman, if you will allow me to continue, you have to have authority whether or not there is a crossing if you are going to have a crossing put in under any existing rail line in Canada.

• 1110

Mr. Pickersgill: Do you mean a new crossing?

Mr. Trudel: Yes a new crossing.

Mr. Pickersgill: Yes, we have to authorize it.

Mr. Trudel: Section 265 is only relevant when you want to make an appropriation out of the railway fund...

Mr. Pickersgill: Yes, that is right.

Mr. Trudel: ...and this is why I was pursuing this line of questioning. Mr. Chairman, is there any existing case where the railway fund has been used for an appropriation not pertaining to an existing crossing?

Mr. Pickersgill: I am not aware of one. I could make inquiries but I am not aware of one.

Mr. Trudel: Could we possibly find out? I have a case in point and that is the reason I am questioning. It is the Lacordaire crossing, which has been on and off now for the last thirty-odd years in Montreal. It is on the Joliette Section, I think, at mile 136. I am directly concerned with that crossing and this is the reason why I was pursuing this line of questioning—on the Lacordaire crossing.

Has there been at any time an appropriation made from the Railway Grade Crossing Fund to a crossing but not necessarily to an existing crossing as specified in Section 265?

Mr. Pickersgill: We will find that out. Now I am surprised...

Mr. Trudel: Another reason why I ask this question is that this crossing has been moved from one location to another as the town has changed. It has been granted and then removed and granted and so on. There is quite a file on this, Mr. Chairman.

[Interpretation]

tion, c'est la seule façon dont nous pourrions obliger la municipalité à tout payer.

M. Rock: Ou alors s'il n'y avait pas de passage à niveau précédemment.

M. Pickersgill: Il faut qu'il y ait déjà un passage, nous n'en construisons pas de nouveau.

M. Trudel: Permettez-moi de continuer, monsieur le président, il vous faut une autorisation qu'il y ait un passage ou non, si vous voulez aménager un passage à niveau.

M. Pickersgill: Un nouveau passage à niveau?

M. Trudel: Oui, un nouveau passage.

M. Pickersgill: Oui, nous avons à donner une autorisation.

M. Trudel: L'article 265 s'applique dans le cas où vous devez allouer des montants en provenance de la Caisse...

M. Pickersgill: C'est exact.

M. Trudel: Est-ce qu'il existe des cas où la Caisse a été utilisée pour des besoins autres que ceux visant un passage à niveau existant?

M. Pickersgill: Pas à ma connaissance, je peux me renseigner.

M. Trudel: Est-ce qu'on pourrait déterminer ce point? J'ai un cas typique sur lequel je veux me renseigner. Il s'agit du passage à niveau de Lacordaire dont on parle depuis une trentaine d'années à Montréal. Il est sur le secteur de Joliette, au mille 136, si j'ai bonne mémoire. Ce passage m'intéresse en particulier et c'est pourquoi je pose ces questions sur le passage Lacordaire.

A-t-on jamais affecté des fonds de la Caisse des passages à niveau pour un passage, mais pas nécessairement pour un passage qui existait déjà aux termes de l'article 265?

M. Pickersgill: Nous allons obtenir ce renseignement. Je suis étonné...

M. Trudel: La raison pour laquelle je pose cette question c'est que ce passage a été déplacé d'un endroit à un autre et la ville a changé. Il a été accordé et ensuite enlevé et accordé et ainsi de suite. Il y a tout un dossier à ce sujet, monsieur le président.

[Texte]

Mr. Pickersgill: I think we would have to look into it.

Mr. Trudel: Once the authority has been granted for a crossing the tenders are called and are submitted to the Transport Commission for their authorization or opening, if you wish?

Mr. Pickersgill: I am not sure about that. I am not sure about the mechanics of that. I think we had better inquire. I am sure we must look at them but I had better find out what the exact process is.

Mr. Trudel: The reason I ask this, Mr. Chairman, is that several municipalities are complaining now that they are never asked to be present when the tenders are opened although they may have to pay the entire cost. In some cases some of the provisos have been to serve the railroads, such as the width of the roadbed for a number of the tracks but the cost to the municipality has to be increased and no charge is made to the railroad or to the Transport Commission out of the fund; yet the municipalities are not even present when the tenders are opened.

Mr. Pickersgill: I think I had better find out the details of the process and let you know.

Mr. Trudel: I would appreciate that very much. Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Code.

Mr. Code: Mr. Chairman, I would like to ask Mr. Pickersgill about the bridge on Main Street over the Rideau Canal at Smiths Falls. I understand that there has been some work done on it. There is talk of electrified locks and a fixed bridge which would do away with the swing bridge. There is a lot of traffic there. It is a very narrow bridge. We had two bottlenecks in the town and I would like to thank you for the consideration to that sub-way under the CPR, which is very well on the way to being completed this summer.

Mr. Pickersgill: Well, it is about time.

Mr. Code: We still have that one bottleneck there.

Mr. Pickersgill: This is not a railway in any way.

Mr. Code: No, it is a canal zone.

[Interprétation]

M. Pickersgill: Il faudra se renseigner là-dessus.

M. Trudel: Une fois que l'autorité a été accordée pour un passage à niveau, on demande des soumissions qui sont soumises à la Commission des transports pour autorisation ou ouverture, n'est-ce pas?

M. Pickersgill: Je n'en suis pas sûr. Je ne connais pas tellement ces rouages. Il vaut mieux que je me renseigne là-dessus. Je suis sûr que nous devons les examiner, mais il vaut mieux que je me renseigne sur la procédure exacte.

M. Trudel: La raison pour laquelle je pose cette question, monsieur le président, c'est que plusieurs municipalités se plaignent qu'on ne leur demande jamais d'être présentes lorsqu'on ouvre les offres même si ce sont elles qui seront appelées plus tard à payer le coût entier. Souvent certaines des conditions sont à l'intention des chemins de fer, comme la largeur du terre-plein pour un certain nombre de voies, mais le coût à la municipalité doit être augmenté et aucune charge n'est faite au chemin de fer ou à la Commission des transports à même la caisse; pourtant la municipalité n'est même pas présente lorsqu'on ouvre les offres.

M. Pickersgill: Je vais essayer d'obtenir autant de détails que possible là-dessus et je vous informerai.

M. Trudel: J'en serais reconnaissant. Merci, monsieur le président.

Le président: Monsieur Code.

M. Code: Monsieur le président, je voudrais demander à M. Pickersgill au sujet du pont de la rue Principale sur le canal Rideau, à Smiths Falls. Je crois que des travaux ont été effectués. On voudrait remplacer le pont tournant par des écluses électrifiées et un pont fixe. Il y a beaucoup de circulation à cet endroit. Le pont est très étroit. Nous avons deux lieux d'encombrement dans la ville et je veux vous remercier de la considération du passage en dessous des voies du Pacifique-Canadien qui sera vraisemblablement terminé cet été.

M. Pickersgill: C'est à peu près temps.

M. Code: Il y a encore un encombrement.

M. Pickersgill: Il ne s'agit pas d'un chemin de fer.

M. Code: Non. C'est une zone du canal.

[Text]

Mr. Pickersgill: Well, I am afraid I have to wash my hands like Pontius Pilate. You had better wait for the Department of Transport to see to that. We have no jurisdiction at all over the Rideau Canal.

Mr. Code: We appreciate what you have done with the railway situation.

Mr. Mahoney: I gather that the research program is just getting nicely under way. There is not too much perhaps to be reported at this point. You have a \$125,000 item for Grants in Aid of Transportation Education and Research to Canadian Universities. I am sure you have not presumed to commit it until it is voted by Parliament but perhaps you can give us some indication of the types of application that you are undoubtedly entertaining at this point.

Mr. Pickersgill: We have had a good deal of discussion of that at a very recent meeting of the Advisory Council on Research. There is \$125,000 in our estimates and there is \$125,000 in the estimates of the Department of Transport and we are treating that, by agreement between the two entities, as a single fund. There has been no previous grant in our estimates but there was in the Transport estimates. There were three universities that were given some support from this fund—the University of Manitoba, the University of Waterloo and the University of British Columbia. This is on programs that are of a more or less continuing character and I think we have been reasonably satisfied that they were useful programs, and there will probably continue to be some support to them.

There are several other universities that have shown an interest in developing certain facilities for higher education in transportation matters and for research. One of them is the University of Calgary; others are York University, the Université de Montréal and the Université de Sherbrooke. Then there is a special project that the University of Toronto is interested in—no, I do not think it would fall in this category. We have not yet, as you very properly pointed out, made any commitments at all but we did get a lot of advice from the Advisory Council—not all of it reconcilable. I am hoping that we will be able to distribute this money where it will do the most good. I think if I asked you for a recommendation I know what I would get.

Mr. Mahoney: This is probably true. Treating the quarter million as a lump sum as you are doing, do you have any feel yet, from the applications you have, that perhaps the

[Interpretation]

M. Pickersgill: Je dois m'en laver les mains comme Ponce Pilate. Il faudra attendre que le ministère des Transports s'en occupe. Nous n'avons aucune compétence sur le canal Rideau.

M. Code: Nous apprécions ce que vous avez fait quand même au sujet des chemins de fer.

M. Mahoney: Si je comprends bien, le programme de recherches est en voie d'être mis en marche activement. Par conséquent, on ne peut pas nous en dire grand-chose pour le moment. Vous avez un crédit de \$125,000 pour des subventions aux recherches sur les transports et sur l'enseignement dans les universités du Canada. Vous attendez, j'imagine, que le Parlement vote les fonds nécessaires avant de les affecter? Pourriez-vous nous donner une idée du genre de demandes que vous avez reçues?

M. Pickersgill: Nous avons eu passablement de discussions là-dessus à une réunion très récente du Conseil consultatif de recherches. Nous avons \$125,000 dans nos crédits et \$125,000 dans les crédits du ministère des Transports et il y a accord entre les deux organismes pour fusionner ces deux fonds. Il n'y avait pas de crédits dans notre budget précédemment, mais il y en avait dans le budget des transports. Trois universités ont été appuyées: celle du Manitoba, celle de Waterloo et celle de la Colombie-Britannique. Il s'agit de programmes plus ou moins permanents et je crois que nous sommes raisonnablement convaincus qu'ils sont utiles, et nous leur accorderons probablement notre appui de nouveau.

Il y a plusieurs autres universités qui ont manifesté de l'intérêt à développer des installations pour l'enseignement supérieur en matière de transport et pour la recherche. L'une est l'Université de Calgary; d'autres sont l'Université York, l'Université de Montréal et l'Université de Sherbrooke. Il y a un projet spécial à l'Université de Toronto, mais je ne crois pas que cela tombe dans cette catégorie cependant. Nous n'avons pas encore, comme vous le dites si bien, pris d'engagements, mais nous avons reçu beaucoup de conseils de notre Conseil consultatif, mais ils ne sont pas tous conciliables. J'espère que nous pourrions distribuer cet argent de façon qu'il soit le plus profitable possible. Si je vous demandais une recommandation je sais que c'est ce que vous répondriez.

M. Mahoney: Oui, c'est probablement vrai. Vous avez donc un quart de million à votre disposition. Est-ce que vous croyez que la somme dont vous disposez est tout à fait in-

[Texte]

amount available is pretty inadequate? Would you very seriously seek more money for this purpose?

Mr. Pickersgill: I think we will have to convince the Treasury Board that we are making good use of what we have. I do not know that I would say that it was inadequate yet. Unfortunately the facilities for higher education—post graduate education—and research in transport in the Canadian universities are pretty thin and we feel that it would be a mistake for every university to engage in this because we think then they would continue to be thin. We are hoping that five or six, or at most, probably, seven universities will tend to concentrate on this kind of thing and that there will be a reasonable regional distribution of them. We would like to make the best possible use of the money, and I would guess that as the facilities developed there would be more use made of it. I can say one thing in a broad sort of way. I think we do intend to use some part of this money for fellowships, but the greater part of it I think will be granted to the universities themselves to help support their faculties.

Mr. Mahoney: You mentioned a special project at the University of Toronto and questioned whether it would fit into this program. Would that by any chance be their solid pipe lines?

Mr. Pickersgill: Yes. That is not really in this category; that is a research project.

Mr. Mahoney: It is pretty evident from the questioning this morning that there is a lot of interest in the research program that you are developing, and I am sure you may take notice that a year from now there will be a rather thorough survey of what you have accomplished.

Mr. Pickersgill: I hope there is. I think that is very desirable. This is one field where I shall welcome the most detailed examination a year from now when we have got something really to talk about.

Mr. Mahoney: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Turner.

Mr. Turner (London East): Mr. Chairman, Mr. Pickersgill, has the Canadian Transport Commission ever given a thought to the idea of making all rural crossings stop streets? As you know, a great number of accidents occur there.

[Interprétation]

suffisante et qu'il faudrait plus d'argent à cette fin?

M. Pickersgill: Il nous faudra convaincre le Conseil du Trésor que nous faisons bon usage de ce que nous avons. Je ne dirais pas que le fonds est insuffisant pour le moment. Malheureusement, les moyens d'enseignement supérieur, d'études postsecondaires et de recherches sur les transports dans les universités canadiennes sont passablement minces et nous croyons que ce serait une erreur que toutes les universités se lancent dans ce domaine parce que, à notre avis, les moyens continueraient d'être minces. Nous espérons que cinq ou six ou au plus peut-être, sept universités concentreront leurs efforts sur cette discipline et que la répartition sera raisonnablement régionale. Nous voulons faire le meilleur usage possible de cet argent et à mesure que les installations augmenteront, nous pourrions utiliser ces fonds sans difficulté. En terme général, nous voulons utiliser une partie de cet argent pour des bourses, mais la plus grande partie, je crois, sera versée aux universités pour soutenir leurs facultés.

M. Mahoney: Vous avez parlé d'un projet particulier à l'Université de Toronto et vous vous êtes demandé si cela pourrait relever de ce programme. Est-ce que c'est au sujet des pipelines pour solides?

M. Pickersgill: Oui, c'est un projet de recherches qui ne tombe pas en réalité dans cette catégorie.

M. Mahoney: On semble, d'après les questions de ce matin, s'intéresser beaucoup à votre programme de recherches et je suis sûr que dans un an, vous le savez, nous ferons un relevé assez approfondi de ce que vous avez fait.

M. Pickersgill: C'est ce que j'espère. C'est un domaine où je serais très heureux qu'on fasse un examen très détaillé dans un an, lorsque nous aurons vraiment démarré.

M. Mahoney: Merci, monsieur le président.

Le président: Monsieur Turner.

M. Turner (London-Est): Monsieur le président, monsieur Pickersgill, est-ce que la Commission canadienne des transports a songé à la possibilité de demander que tous les passages à niveau ruraux soient des arrêts obligatoires? Comme vous le savez, il y a beaucoup d'accidents qui y ont lieu.

[Text]

Mr. Pickersgill: I wonder if that would be our jurisdiction or if it would be within the jurisdiction of the provincial authorities?

Mr. Turner (London East): Why can you not get together? I have had 28 years of experience and over these 28 years we see the same cars going over the crossings. They play with us for years. Eventually we get them with a stop street.

Mr. Pickersgill: I will certainly look at this suggestion and I would not mind approaching the highways ministers or whoever the appropriate people are or their deputies, which would be more appropriate to my station in life now. You know, when I was a boy I used to observe these things more. They always said "Stop, Look, Listen."

Mr. Turner (London East): That is right.

Mr. Pickersgill: I never knew whether that was an admonition or a law. Those things were put up by the railways, were they not?

Mr. Turner (London East): There is one at Ingersoll, Ontario. It is definitely a stop sign and they stop. If you did this right across Canada, you would eliminate 75 per cent of your crossing accidents.

Mr. Pickersgill: Well, it is a very good idea. I suspect, though, that the other 25 per cent are people who pay no attention to the law.

Mr. Turner (London East): Well, you know, they are going to get killed anyway.

The Chairman: Are you through, Mr. Turner?

Mr. Turner (London East): Yes.

Mr. Marshall: Mr. Chairman, I want to ask Mr. Pickersgill whether, as a result of the elimination of Corner Brook as a port of call, one of the results would be that the Clarke Steamships will use the wharf provisionally. Under what arrangements would that be? I will tell you what I am getting at. It appears to me that the harbour development project for Corner Brook becomes less important.

Mr. Pickersgill: Oh, no; I looked that up. I was told by Mr. Arbique that you had a conversation with him, so I thought I had better come well prepared. There has been over \$1 million for that development in Corner Brook and I am assured by the Department of Public Works that it is going ahead. It is very badly needed. I know the waterfront in Corn-

[Interpretation]

M. Pickersgill: Je ne sais pas si cela tombe sous notre juridiction. Je pense que c'est plutôt sous la juridiction des autorités provinciales.

M. Turner (London-Est): Alors, pourquoi ne vous réunissez-vous pas avec les autorités provinciales? J'ai vingt-huit années d'expérience et au cours de ces vingt-huit années on voit les mêmes voitures qui traversent à ce point-là. Il nous faudrait certainement faire un arrêt.

M. Pickersgill: Je vais examiner la question, et, certainement, j'aborderai la question avec les ministres de la voirie ou autres gens appropriés ou leurs sous-ministres, ce qui serait plus approprié dans mon présent poste.

Lorsque j'étais enfant, j'observais davantage ces indications. On y disait: «Arrêtez, regardez et écoutez».

M. Turner (London-Est): C'est vrai.

M. Pickersgill: Je ne savais jamais s'il s'agissait d'une loi ou tout simplement d'un conseil. C'étaient les chemins de fer qui affichaient ces écriteaux, n'est-ce pas?

M. Turner (London-Est): Il y en a un à Ingersoll, en Ontario. Il s'agit d'un signal d'arrêt. Si de tels signaux étaient installés partout au Canada, vous élimineriez 75 p. 100 des accidents.

M. Pickersgill: C'est une bonne idée.

Je soupçonne que l'autre 25 p. 100 sont des personnes qui n'obéissent jamais à la loi.

M. Turner (London-Est): Elles se feront tuer de toute façon.

Le président: Vous avez terminé, M. Turner?

M. Turner (London-Est): Oui.

M. Marshall: J'aimerais demander à M. Pickersgill si par suite de l'élimination de Corner Brook, la *Clarke Steamship* utilisera le quai de façon provisoire. Quelles seront les ententes? Je vous dirai où je veux en venir. Il me semble que le projet de réaménagement du port de Corner Book devient moins important.

M. Pickersgill: Non, j'ai examiné cette question. M. Arbique m'a dit que vous aviez eu un entretien avec lui. Je me suis dit, par la suite, qu'il serait préférable de me bien préparer. Une somme de plus d'un million est prévue pour les travaux de Corner Brook et le ministère des Travaux publics m'assure que le projet va de l'avant. Ces travaux

[Texte]

er Brook pretty well, you know. My own view is that it should have been developed faster than it has been.

Mr. Marshall: I have just one other question. Newfoundland Air Transport Limited has a small airplane business there and they have applied to the Air Transport Committee asking for authority to provide Cessna service from Goose Bay to other parts of Labrador. Are you aware of this? Does this come under your jurisdiction?

Mr. Pickersgill: You know, among the various papers that go over my desk every day I usually get a lot of these things. I would not know what state it is in at the moment.

Mr. Marshall: Could I contact your office?

Mr. Pickersgill: Would you like to? Yes, there are people whom you could telephone.

Mr. Marshall: Thank you.

Mr. Nesbitt: I have a brief question that perhaps I should have asked before. I missed it. The last time Mr. Pickersgill appeared before us I asked him about the procedures that should be gone through when a municipality wished to appeal to the Commission with respect to reduction of or varying the railway passenger service. At that time, as I recall, you said the procedure had not been fully worked out as yet and that perhaps I could bring it up at another time, so I was wondering whether by now you could give us the details, or perhaps send them to me.

Mr. Pickersgill: Do you mean that if there is an application for the abandonment or reduction of a passenger service, what then does a municipality do?

Mr. Nesbitt: Yes, exactly.

Mr. Pickersgill: I think it would be useful if I had something sent to you in writing, but once it has seen the notice of an application, all any municipality needs to do is to write to the Secretary of the Railway Transport Committee or to the Secretary of the Canadian Transport Commission and say that it wished to be kept informed. They will then be sent a copy of the application and told exactly how to proceed. Also, they will be sent notice if a public hearing is to be held, as there always must be, and where it is going to be. This will all happen in plenty of time for them to

[Interprétation]

étaient devenus extrêmement nécessaires. Je connais très bien la situation. A mon avis, les travaux auraient dû être exécutés beaucoup plus rapidement.

M. Marshall: Une autre question. La *Newfoundland Air Transport Limited* a demandé au comité des transports aériens la permission de desservir, en Cessna, diverses parties du Labrador à partir de Goose Bay. Êtes-vous au courant? Ceci relève-t-il de votre compétence?

M. Pickersgill: Parmi tous ces documents qui arrivent sur mon pupitre, chaque jour, je reçois habituellement plusieurs demandes de ce genre. J'ignore, toutefois, où en sont les choses au sujet de celle-là.

M. Marshall: Puis-je entrer en contact avec votre bureau?

M. Pickersgill: Vous le désirez? Oui, il y a certaines personnes à qui vous pourriez téléphoner.

M. Marshall: Merci beaucoup.

M. Nesbitt: J'aimerais poser une brève question que j'aurais dû poser plus tôt. Lorsque monsieur Pickersgill a comparu devant nous, auparavant, je lui ai demandé quelles procédures doivent être observées lorsqu'une municipalité veut s'objecter, devant la Commission, à une demande de réduction ou de modification du service-passagers. Vous m'avez dit, à ce moment-là, que la procédure n'avait pas encore été établie et que je devrais soulever la question à une date ultérieure. Je me demande si vous pouvez me donner les détails maintenant ou si vous pouvez me les faire parvenir par la poste?

M. Pickersgill: Vous voulez dire: s'il y a une demande pour l'abandon ou la réduction d'un service, que doit faire la municipalité intéressée?

M. Nesbitt: Oui.

M. Pickersgill: Il me semble qu'il serait utile que je vous fasse parvenir quelque chose par écrit. N'importe qu'elle municipalité, dès qu'elle a pris connaissance d'une demande, n'a qu'à écrire au secrétaire du comité des Transports ferroviaires ou au secrétaire de la Commission canadienne des transports et demander d'être tenue au courant. Nous leur enverrons une copie de la demande et leur dirons comment procéder. Nous les avertirons de la tenue d'une audience publique et de l'endroit où elle se déroulera. Tout ceci se fait assez tôt pour que

[Text]

be represented in person if they should want to add to their written representations any oral words.

● 1125

Mr. Nesbitt: I understand that. Thank you, very much. But there are certain situations which come up, I understand, when railways reduce the service where 20 trains a day go through a certain municipality. I may as well be specific about it; through the city of Woodstock that I represent. Canadian National Railways has a number of passenger trains that go through every day—I believe 12 or 14. Then the CNR, without any notification to the municipality whatsoever, decides that one or two are not going to stop there at certain times which causes a number of problems for the community.

It is my understanding in these cases—and there must be a great many of them across Canada—that the railways do not have to notify the municipality.

Mr. Pickersgill: I am not even sure they have to notify us. I think we ought to look into that particular point to see whether they do, or perhaps see whether we have any legal authority to ask them to and, if so, whether we should do so. Could I take it under consideration?

Mr. Nesbitt: Perhaps your office could communicate with me in that regard. I have had more than one inquiry on this subject.

Mr. Pickersgill: Right.

Mr. Allmand: I am interested in the answer to this particular question. Could I have a copy sent to me also?

Mr. Pickersgill: Yes; as a matter of fact, I will send a copy to every member of the Committee.

The Chairman: You could send it to the Clerk and he will have it sent to the members.

Mr. Pickersgill: All right.

Mr. Allmand: I have just one other question. I get so many annual reports across my desk that I cannot remember whether the CTC puts out an annual report.

Mr. Pickersgill: Yes, we make ours very brief so that all members will be able to read it in the place where I do a lot of my reading.

[Interpretation]

la municipalité puisse se présenter à l'audience, si elle le désire.

M. Nesbitt: Oui, je comprends cela et je vous remercie. Mais il arrive que les compagnies de chemins de fer réduisent le service dans certaines municipalités où il peut, par exemple, passer 20 trains par jour. Plus précisément, je songe à la ville de Woodstock que je représente. Plusieurs trains du CN, 12 ou 14 environ, y passent chaque jour. Puis, un beau jour, sans en avertir la municipalité, le CN décide que tel ou tel train n'arrêtera plus à telle ou telle heure, ce qui crée des difficultés.

Je crois savoir qu'en pareil cas, et ces cas doivent être nombreux d'un bout à l'autre du pays, la compagnie n'est pas tenue d'en avertir la municipalité.

M. Pickersgill: Je ne suis même pas certain qu'elle soit tenue de nous avertir, nous. Je crois que nous devrions examiner cette affaire de plus près afin de savoir si elle nous avertit, ou pour savoir si nous avons le droit d'exiger qu'elle nous avertisse et, dans l'affirmative, si nous devrions l'exiger. Puis-je attendre pour vous répondre?

M. Nesbitt: Peut-être votre bureau pourrait-il entrer en contact avec moi, à ce sujet. J'ai reçu plusieurs demandes de renseignements sur ce point précis.

M. Pickersgill: Très bien.

M. Allmand: Je suis également intéressé à la réponse que vous ferez à cette question. Pourrais-je recevoir une copie de la lettre également?

M. Pickersgill: Certainement; d'ailleurs j'en ferai parvenir une copie à chaque membre du Comité.

Le président: Vous pourriez faire connaître la réponse au secrétaire qui se chargera de la communiquer aux membres du Comité.

M. Pickersgill: Très bien.

M. Allmand: Une autre question. Je reçois tellement de rapports annuels, je ne peux pas me souvenir si votre Commission en publie un.

M. Pickersgill: Oui. Le nôtre est très bref afin que les députés puissent le lire là où moi-même je fais la majeure partie de mes lectures.

[Texte]

Mr. Allmand: We were asking about research projects. Is it possible to get a brief list of the research projects you have under way and a brief description of their nature so that we can see what your research department is doing? Could that be distributed?

Mr. Pickersgill: We would be glad to do that. We have a list right here but it is not up to date. It is one that we use for the advisory council. Mr. Cope, I know, will be very glad to prepare an up to date list and to circulate it to everyone because this is one part of our activities we are very anxious to advertise.

Mr. Allmand: Very good.

The Chairman: I think the Committee has had a fairly good discussion. Does the Committee agree to these Votes?

Votes 50, 55, 60 and 65 agreed to.

The Chairman: This has completed the estimates of the CTC and we want to thank Mr. Pickersgill and the two other gentlemen.

Mr. Pickersgill: I must say that when I came into the room, Mr. Chairman, I said "Once more unto the slaughter, dear friends", but I go out unbloody and unbowed and I am very grateful indeed for the interest that you have all shown in our estimates and for the constructive help you have given us.

The Chairman: The meeting is adjourned.

[Interprétation]

M. Allmand: On a posé des questions au sujet des projets de recherches. Est-ce que nous pourrions avoir une liste des projets de recherches qui sont en cours, présentement et une brève description de chacun afin que nous sachions ce qui se fait? Pourriez-vous distribuer ces documents?

M. Pickersgill: Nous serions très heureux de distribuer cette liste. Nous avons une liste ici mais elle n'est pas à jour. Nous nous en servons pour le conseil consultatif. Je sais que M. Cope sera heureux d'en préparer une nouvelle et de vous la faire parvenir car il s'agit d'un aspect de notre travail que nous voulons mieux faire connaître.

M. Allmand: Très bien.

Le président: Je crois qu'il y a eu une excellente discussion. Ces crédits sont-ils adoptés?

Les crédits 50, 55, 60 et 65 sont adoptés.

Le président: Ceci complète l'étude des crédits de la Commission canadienne des transports. Je remercie monsieur Pickersgill et les deux témoins qui l'accompagnent.

M. Pickersgill: Lorsque je suis entré dans la salle, monsieur le président, je me suis dit: «En route pour l'abattoir». Mais nous nous en sommes sortis sans avoir perdu de sang. Je vous remercie, messieurs, de l'intérêt que vous avez manifesté et de l'aide constructive que vous nous avez accordée.

Le président: La séance est levée.

APPENDIX A-3

ORDER NO. R-5185

BY ITS RAILWAY TRANSPORT COMMITTEE

IN THE MATTER OF the application of the Canadian National Railways, hereafter called the "Applicant", under section 314I of the Railway Act, for authority to discontinue passenger train service between St. John's and Port aux Basques, Province of Newfoundland, presently being provided by train Nos. 101 and 102 and coach service on Mixed Train Nos. 203 and 204, and substituting therefor a bus operation between St. John's and Port aux Basques; and

IN THE MATTER OF Order No. R-2673 dated July 3, 1968:
File No. 27563.488

WHEREAS by Order No. R-2673 dated July 3, 1968, the Applicant was ordered to discontinue passenger train service between St. John's and Port aux Basques provided by Train Nos. 101 and 102, and coach service on Mixed Train Nos. 203 and 204;

WHEREAS the Railway Transport Committee is satisfied that the Applicant has substantially complied with the conditions in Order No. R-2673 in instituting a bus service pursuant to its undertaking;

WHEREAS the passengers using the bus service are exceeding the number anticipated at the time Order No. R-2673 was issued, and to meet this increased demand the Applicant is in the process of obtaining additional buses to be delivered in June 1969;

WHEREAS the Committee considers that it is in the public interest to postpone the date for the discontinuance of the operation of the passenger train service from April 15, 1969, to July 2, 1969, being the last day of the year from the date of the said Order No. R-2673 as provided by paragraph (b) of subsection (7) of section 314 I of the Railway Act.

The Committee hereby orders:

1. Canadian National Railways shall discontinue passenger train service between St.

APPENDICE A-3

ORDONNANCE n° R-5185

COMMISSION CANADIENNE DES TRANSPORTS

Par l'entremise de son COMITÉ DES TRANSPORTS PAR CHEMIN DE FER

DANS L'AFFAIRE de la demande présentée par les Chemins de fer Nationaux du Canada, ci-après appelés «le requérant», en vertu de l'article 314I de la Loi sur les chemins de fer, en vue d'obtenir l'autorisation de supprimer le service de trains de voyageurs entre Saint-Jean et Port-aux-Basques, dans la province de Terre-Neuve, service assuré actuellement par les trains n° 101 et 102 et les voitures ordinaires des trains mixtes n° 203 et 204, et de remplacer ledit service par une ligne d'autobus entre Saint-Jean et Port-aux-Basques; et DANS L'AFFAIRE de l'ordonnance n° R-2673, datée du 3 juillet 1968, Dossier n° 27563.488

ATTENDU QUE, par l'ordonnance n° R-2673 datée du 3 juillet 1968, le requérant a reçu l'ordre de mettre fin au service de trains de voyageurs entre Saint-Jean et Port-aux-Basques assuré actuellement par les trains n° 101 et 102 et par les voitures ordinaires des trains mixtes n° 203 et 204;

ATTENDU QUE le Comité des transports par chemin de fer a reçu des preuves que le requérant s'est conformé effectivement aux conditions stipulées dans l'ordonnance n° R-2673 en ce qui concerne la création d'un service d'autobus comme il s'y était engagé;

ATTENDU QUE le nombre des usagers du service d'autobus dépasse les prévisions établies à l'époque où a été promulguée l'ordonnance n° R-2673, et que, pour faire face à cette demande accrue, le requérant prend les dispositions nécessaires pour se procurer d'autres autobus, livrables en juin 1969;

ATTENDU QUE, de l'avis du Comité, il est dans l'intérêt du public de reculer la date de cessation du service de trains de voyageurs du 15 avril 1969 au 2 juillet 1969, soit le dernier jour de l'année qui suit la date de ladite ordonnance n° R-2673, comme le stipule l'alinéa b) du paragraphe (7) de l'article 314 I de la Loi sur les chemins de fer. Le Comité ordonne par les présentes:

1. que les Chemins de fer Nationaux du Canada mettent fin, à partir du 2 juillet 1969,

John's and Port aux Basques, in the Province of Newfoundland, presently provided by Train Nos. 101 and 102 and coach service on Mixed Train Nos. 203 and 204 effective July 2, 1969.

2. The Applicant shall, in accordance with its undertaking, operate a daily coach service in both directions on its express trains, between Bishop's Falls and Corner Brook, to provide a rail link with the bus service for residents in the area between Badger and Deer Lake.

3. The Applicant shall, until September 30, 1970, keep and maintain ready for operation such passenger train equipment as the Committee shall direct for operation in case of emergencies created by extremes of weather or by any other cause.

4. The Applicant shall publish forthwith, in three consecutive issues of the two daily newspapers in St. John's and the daily newspaper in Corner Brook, Newfoundland, and shall post at all the stations located on the line served by the said passenger train service, a copy of this Order.

5. Order No. R-2673 dated July 3, 1968, is rescinded.

Dated at Ottawa, this 14th day of April, 1969.

C.W. RUMP, Secretary,
Railway Transport Committee.

au service de trains de voyageurs, entre Saint-Jean et Port-aux-Basques, dans la province de Terre-Neuve, actuellement assuré par les trains n^{os} 101 et 102 et les voitures ordinaires des trains mixtes n^{os} 202 et 204.

2. que le requérant assure, en vertu de son engagement, un service quotidien de voitures ordinaires dans les deux sens sur ses trains express, entre Bishop's Falls et Corner Brook, afin d'assurer aux habitants de la région qui se trouve entre Badger et Deer Lake une correspondance ferroviaire avec le service d'autobus.

3. que le requérant, jusqu'au 30 septembre 1970, maintienne en état de service le matériel de trains de voyageurs qu'ordonnera le Comité, pour servir dans les cas d'urgence causés par des températures extrêmes ou par tous autre facteurs.

4. que le requérant publie immédiatement, dans trois numéros consécutifs des deux quotidiens de Saint-Jean et du quotidien de Corner Brook (Terre-Neuve, et affiche dans toutes les gares de la ligne desservie par ledit service de trains de voyageurs, un exemplaire de la présente ordonnance.

5. L'ordonnance n^o R-2673 datée du 3 juillet 1968 est abrogée.

Fait à Ottawa, ce 14^e jour d'avril 1969.

Le secrétaire du Comité des
transports par chemin de fer,
C.W. Rump

OFFICIAL BILINGUAL ISSUE

FASCICULE BILINGUE OFFICIEL 4

HOUSE OF COMMONS

CHAMBRE DES COMMUNES

First Session

Première session de la

Twenty-eighth Parliament, 1968-69

vingt-huitième législature, 1968-1969

STANDING COMMITTEE

COMITÉ PERMANENT

ON

DES

**TRANSPORT
AND COMMUNICATIONS**

**TRANSPORTS
ET DES COMMUNICATIONS**

Chairman

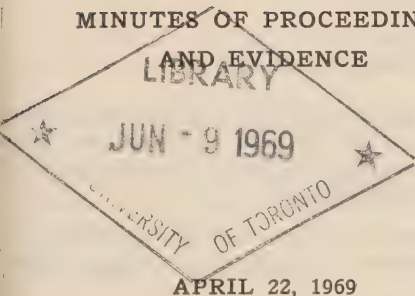
H.-Pit Lessard

Président

MINUTES OF PROCEEDINGS
AND EVIDENCE

PROCÈS-VERBAUX ET
TÉMOIGNAGES

No. 22



APRIL 22, 1969

LE 22 AVRIL 1969

Respecting

Concernant

Estimates 1969-70, relating to the
Department of Transport.

Estimés budgétaires 1969-1970, concer-
nant le ministère des Transports.

WITNESSES—TÉMOINS

(See *Minutes of Proceedings*)

(Voir *Procès-verbaux*)

STANDING COMMITTEE ON
TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

Chairman: Mr. H.-Pit Lessard
Vice-Chairman: Mr. Pat Mahoney

and Messrs.

Allmand,
⁴ Breau,
Code,
Corbin,
⁵ Douglas (Assiniboia),
Givens,

Godin,
Marshall,
McCleave,
McGrath,
Nesbitt,
³ Portelance,

Le secrétaire du Comité
Robert Normand,
Clerk of the Committee.

COMITÉ PERMANENT DES
TRANSPORTS ET DES
COMMUNICATIONS

Président: M. H.-Pit Lessard
Vice-président: M. Pat Mahoney

et MM.

² Pringle,
Rock,
Schreyer,
¹ Skoberg,
Thomas (Moncton),
Trudel—(20).

Pursuant to Standing Order 65 (4) (b) notice was given of changes in the membership of the Standing Committee on Transport and Communications.

¹ Replaced Mr. Rose, on April 21, 1969.

² Replaced Mr. Sullivan, on April 21, 1969.

³ Replaced Mr. Weatherhead on April 21, 1969.

⁴ Replaced Mr. Turner (London East), on April 21, 1969.

⁵ Replaced Mr. Perrault on April 22, 1969.

Suivant l'article 65 (4) (b) du Règlement, avis fut donné de modifications dans la composition du Comité des transports et des communications.

¹ Remplace M. Rose, le 21 avril 1969.

² Remplace M. Sullivan, le 21 avril 1969.

³ Remplace M. Weatherhead, le 21 avril 1969.

⁴ Remplace M. Turner (London-Est), le 21 avril 1969.

⁵ Remplace M. Perrault, le 22 avril 1969.

REPORT TO THE HOUSE

FRIDAY, April 25, 1969

The Standing Committee on Transport and Communications has the honour to present its

SIXTH REPORT

Pursuant to its Order of Reference of February 20, 1969, your Committee has considered the following items listed in the Estimates 1969-70:

Votes 1, 3, 5, 10, 15, 20, 25, 30, 35, 40, L150, L155, L160 and L165 relating to the Department of Transport.

Votes 50, 55, 60 and 65, relating to the Canadian Transport Commission,

Votes 70, 75, 77, 80 and L180, relating to the National Harbours Board; and

Votes 85, 90 and L185, relating to the St. Lawrence Seaway Authority.

Your Committee commends them to the House.

A copy of the relevant Minutes of Proceedings and Evidence (*Issues Nos. 19, 20, 21 and 22*) is tabled.

Respectfully submitted,

Le président,
H.-PIT LESSARD
Chairman.

RAPPORT A LA CHAMBRE

Le VENDREDI 25 avril 1969

Le Comité permanent des transports et des communications a l'honneur de présenter son

SIXIÈME RAPPORT

Conformément à l'ordre de renvoi du 20 février 1969, le Comité a examiné les postes énumérés au budget de 1969-1970, soit:

Les crédits n^{os} 1, 3, 5, 10, 15, 20, 25, 30, 35, 40, L150, L155, L160 et L165 se rapportant au ministère des Transports,

Les crédits n^{os} 50, 55, 60 et 65, se rapportant à la Commission canadienne des transports,

Les crédits n^{os} 70, 75, 77, 80 et L180, se rapportant au Conseil des ports nationaux; et

Les crédits n^{os} 85, 90 et L185, se rapportant à l'Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent.

Le Comité les recommande à l'approbation de la Chambre.

Un exemplaire des procès-verbaux et témoignages s'y rapportant (*fascicules n^{os} 19, 20, 21 et 22*) est déposé.

Respectueusement soumis,

[Text]

MINUTES OF PROCEEDINGS

TUESDAY, April 22, 1969.

(37)

The Standing Committee on Transport and Communications met this day at 9:30 a.m. The Chairman, Mr. H-Pit Lessard, presided.

Members present: Messrs. Allmand, Breau, Corbin, Givens, Godin, Lessard (*LaSalle*), Mahoney, Marshall, McGrath, Portelance, Pringle, Rock, Schreyer, Skoberg, Trudel (15).

Also present: Messrs. Douglas, Forrestall, M.P.'s.

Appearing: The Honourable Paul T. Hellyer, Minister of Transport and the Honourable James Richardson, Minister without Portfolio.

Witnesses: From the Department of Transport: Messrs. O. G. Stoner, Deputy Minister; Gordon Stead, Assistant Deputy Minister (Marine); George Scott, Assistant Deputy Minister (Air); Lorne Hewson, Director of Transportation Policy and Research.

The Chairman called the Estimates of the Department of Transport and introduced the Honourable Paul T. Hellyer, Minister of Transport and the Honourable James Richardson, Minister without Portfolio. Mr. Hellyer then introduced officials of his Department.

Reading from a prepared text, the Minister of Transport made an opening statement and was questioned thereon, assisted by officials of his Department.

It was agreed that the morning sitting not be extended beyond 12:00 o'clock noon, and that questioning be made on any of the items of the Department of Transport's Estimates presently before the Committee.

At 12 o'clock noon, questioning of witnesses continuing, the Committee adjourned until 3:30 p.m. this day.

[Traduction]

PROCÈS-VERBAUX

Le MARDI 22 avril 1969.

(37)

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit ce matin à 9 h. 30, sous la présidence de M. H.-Pit Lessard, président.

Présents: MM. Allmand, Breau, Corbin, Givens, Godin, Lessard (*LaSalle*), Mahoney, Marshall, McGrath, Portelance, Pringle, Rock, Schreyer, Skoberg, Trudel—(15).

De même que: MM. Douglas et Forrestall, députés.

Ont comparu: L'honorable Paul T. Hellyer, ministre des Transports, et l'honorable James Richardson, ministre sans portefeuille.

Témoins: Du ministère des Transports: MM. O. G. Stoner, sous-ministre; Gordon Stead, sous-ministre adjoint (Marine); George Scott, sous-ministre adjoint (Air); Lorne Hewson, directeur, Direction des méthodes et des recherches (transports).

Le président met en délibération les prévisions budgétaires du ministère des Transports, puis il présente l'honorable Paul T. Hellyer, ministre des Transports, et l'honorable James Richardson, ministre sans portefeuille. M. Hellyer présente ensuite les représentants de son ministère.

Le ministre des Transports donne lecture de sa déclaration préliminaire, puis il répond, avec l'aide des fonctionnaires de son ministère, à des questions à ce sujet.

Il est décidé de ne pas prolonger la séance du matin au-delà de midi, et de faire porter l'interrogatoire sur n'importe lequel des crédits du ministère des Transports dont est actuellement saisi le Comité.

A midi, l'interrogation des témoins se poursuivant, le Comité lève la séance pour se réunir de nouveau cet après-midi à 3 h. 30.

AFTERNOON SITTING

(38)

The Standing Committee on Transport and Communications met this day at 3:30 p.m. The Chairman, Mr. H.-Pit Lessard, presided.

Members present: Messrs. Allmand, Breau, Corbin, Douglas (*Assiniboia*), Givens, Godin, Lessard (*LaSalle*), Mahoney, Marshall, McGrath, Portelance, Pringle, Rock, Skoberg, Trudel (15).

Also present: Messrs. Howe, Émard, M.P.'s.

Appearing: The Honourable Paul T. Hellyer, Minister of Transport and the Honourable James Richardson, Minister without Portfolio.

Witnesses: From the Department of Transport: Messrs. O. G. Stoner, Deputy Minister; Gordon Stead, Assistant Deputy Minister (Marine); George Scott, Assistant Deputy Minister (Air); Lorne Hewson, Director of Transportation Policy and Research.

Before questioning resumed, it was moved by Mr. Marshall,

Resolved,—That the name of Mr. McGrath be substituted for that of Mr. Nesbitt on the Sub-Committee on Agenda and Procedure.

Thereupon, questioning of witnesses resumed and the questions asked were of a general nature on all items of the Estimates.

Items 1 (\$8,066,000.); 3 (\$200,000.); 5 (\$65,536,200.); 10 (\$33,171,500); 15 (\$22,308,000.); 20 (\$11,000,000.); 25 (\$21,171,000.); 30 (\$104,881,000.); 35 (\$37,428,000.); 40 (\$2,945,000.); L150 (\$2,500,000.); L155 (\$500,000.); L160 (\$3,000,000.); L165 (\$15,094,000.), severally carried.

Then on motion of Mr. Breau,

Resolved,—That the Chairman be instructed to report to the House, the items of the Revised Main Estimates 1969-1970, relating to the Department of Transport, Canadian Transport Commission, National Harbours Board and St. Lawrence Seaway Authority that have been approved by the Committee.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

(38)

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit cet après-midi à 3 h. 30, sous la présidence de M. H.-Pit Lessard, président.

Présents: MM. Allmand, Breau, Corbin, Douglas, (*Assiniboia*), Givens, Godin, Lessard (*LaSalle*), Mahoney, Marshall, McGrath, Portelance, Pringle, Rock, Skoberg, Trudel—(15).

De même que: MM. Howe et Émard, députés.

Ont comparu: L'honorable Paul T. Hellyer, ministre des Transports, et l'honorable James Richardson, ministre sans portefeuille.

Témoins: Du ministère des Transports: MM. O. G. Stoner, sous-ministre; Gordon Stead, sous-ministre adjoint (Marine); George Scott, sous-ministre adjoint (Air); Lorne Hewson, directeur, Direction des méthodes et des recherches (transports).

Avant la reprise de l'interrogatoire, sur la proposition de M. Marshall,

Il est convenu—Que le nom de M. Nesbitt soit remplacé par celui de M. McGrath sur la liste des membres du sous-comité du programme et de la procédure.

L'interrogation des témoins reprend alors, et l'on pose des questions d'ordre général sur tous les crédits des prévisions budgétaires du Ministère.

Les crédits 1 (\$8,066,100), 3 (\$200,000), 5 (\$65,536,200), 10 (\$33,171,500), 15 (\$22,308,000), 20 (\$11,000,000), 25 (\$21,171,000), 30 (\$104,881,000), 35 (\$37,428,000), 40 (\$2,945,000), L150 (\$2,500,000), L155 (\$500,000), L160 (\$3,000,000) et L165 (\$15,094,000) sont adoptés tour à tour.

Puis, sur la proposition de M. Breau,

Il est convenu—Que le président reçoive ordre de faire rapport à la Chambre des crédits du Budget révisé des dépenses pour l'année 1969-1970 relatifs au ministère des Transports, à la Commission canadienne des transports, au Conseil des ports nationaux et à l'Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent, et qui ont été approuvés par le Comité.

The Minister of Transport, the Honourable Paul T. Hellyer, thanked members of the Committee and in turn, the Chairman thanked the Minister and officials of his Department for the Evidence given in respect to the Estimates of the Department of Transport.

At 5.45 p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

Le ministre des Transports, l'honorable Paul T. Hellyer, remercie les membres du Comité, puis, à son tour, le président remercie le Ministre et les fonctionnaires du Ministère de leurs témoignages relatifs aux prévisions budgétaires du ministère des Transports.

A 5 h. 45 de l'après-midi, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le secrétaire du Comité,
Robert Normand,
Clerk of the Committee.

[Texte]

EVIDENCE

[Recorded by Electronic Apparatus]

Tuesday, April 22, 1969.

• 0939

The Chairman: Gentlemen, we do not have a quorum but we have the right to sit without one.

I would like to introduce to you this morning some of the officials of the Department of Transport, starting with the Hon. Paul Hellyer and the Hon. James Richardson. I will ask Mr. Hellyer to introduce the other officials who accompany him.

Hon. Paul T. Hellyer (Minister of Transport): Yes, Mr. Chairman. At the moment we have here Mr. Gerry Stoner, the Deputy Minister; Mr. Gordon Stead, Assistant Deputy Minister (Marine) and Mr. George Scott, Assistant Deputy Minister (Air). We may have other officials here as required.

The Chairman: Mr. Hellyer I understand you wish to give us a brief summary on your Estimates.

Mr. Hellyer: Thank you, Mr. Chairman. I presume when you said brief you were referring to the fact that I have already indicated to you that it consists of 13 pages. If you wish to cut me off at any point, please do not hesitate to do so; but I think my remarks will be of some general interest to members of the Committee.

I have copies available in English and in French. They will be distributed now so that you can follow what I have to say and make such notes as you care to as we go along.

In presenting last year's estimates of the Department of Transport to the House in Committee of Supply on November 22, 1968, various Members expressed satisfaction with what was described as my comprehensive introductory remarks. I therefore propose to take a few minutes of this Committee's time to give some general explanations in respect of the more important areas of activity in the Department of Transport, particularly in relation to where substantial expenditures are necessary.

[Interprétation]

TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

Le mardi 22 avril 1969

Le président: Messieurs, nous n'avons pas quorum, mais nous avons le droit de siéger sans en avoir un.

J'aimerais, ce matin, vous présenter quelques hauts fonctionnaires du ministère des Transports, l'honorable Paul Hellyer et l'honorable James Richardson. Monsieur Hellyer voudra bien nous présenter les personnes qui l'accompagnent.

L'hon. Paul Hellyer (ministre des Transports): Monsieur le président, j'ai avec moi M. Gerry Stoner, sous-ministre; M. Gordon Stead, sous-ministre adjoint (Marine) et M. George Scott, sous-ministre adjoint (Air). D'autres fonctionnaires pourront venir témoigner au fur et à mesure que vous en aurez besoin.

Le président: Je crois, monsieur Hellyer, que vous vouliez faire une courte déclaration sur les prévisions budgétaires de votre ministère, n'est-ce pas?

M. Hellyer: Merci, monsieur le président. Je présume que lorsque vous dites qu'elle sera brève, vous faites allusion au fait que je vous ai indiqué qu'il s'agissait de treize pages. Si vous voulez que je m'arrête à n'importe quel moment, faites-moi signe, mais je crois que les observations que j'ai à faire seront d'intérêt général pour les membres du Comité.

Les copies en anglais et en français de cet exposé vous sont distribuées, afin que vous puissiez suivre l'exposé et que vous puissiez prendre les notes que vous voudrez au fur et à mesure.

Lors de la présentation à la Chambre siégeant en comité des subsides, le 22 novembre 1968, des prévisions budgétaires du ministère des Transports pour l'année dernière, plusieurs députés ont exprimé leur satisfaction de ce que, à leur avis, mes remarques d'ouverture étaient très complètes. Je me propose donc de prendre quelques minutes du temps du Comité pour offrir quelques explications générales relativement aux domaines les plus importants de l'activité du ministère des Transports, surtout ceux qui exigent des dépenses considérables.

[Text]

Exclusive of Loans, Investments and Advances, amounting to \$21,094,000, the Main Estimates for 1969-70 tabled by the Minister of Finance on February 4, 1969 contained a total of \$306,707,000 to be voted for the needs of the Department of Transport.

The net budgetary requirements of the Department to be voted for 1969-70 represent a decrease of \$5,544,000, or approximately 1.7 per cent less than the 1968-69 estimates which I will explain as I discuss the various activities of the Department.

In dealing first with the Marine Services of the Department, I can report that the estimates of net operating expenses for 1969-70 will be approximately \$15,700,000 higher than in 1968-69, but that \$10,200,000 of the increase is accounted for by the transfer of financial responsibility from Air Services to Marine of their proportion of the cost of helicopter and telecommunications operations that are performed by Air Services. A re-arrangement of the personnel function involves a transfer of some \$300,000 into Marine Services from Departmental Administration. If these transfers had not been made, Marine Services would be approximately \$5½ million higher in estimated net operating costs than in the previous year.

The largest elements in this increase are in Canadian Coast Guard operations and are attributable partly to increases in the costs of salaries, wages and overtime, fuel and other materials and partly to changes and additions to the Coast Guard fleet to meet increased requirements for services.

In the Coast Guard activity of servicing aids to navigation it became necessary to replace three old ships which had reached to absolute end of their lives. Indeed one of these was wrecked last year, happily without loss of life or injury, through her inability to cope successfully with tasks that changing conditions had imposed upon her. The replacements of these vessels, though better fitted for the work required of them, tended to be larger through the need for improved habitability and additional equipment and thus more expensive to operate, which adds to our costs. Much of the additional work in looking after the increased number of aids generated by increasing marine activities in our waters is being absorbed by helicopters but these cannot replace the ship for much of the work.

[Interpretation]

Abstraction faite des prêts, investissements et avances qui s'élèvent à \$21,094,000, le budget principal des dépenses pour 1969-1970, déposé par le ministre des Finances le 4 février 1969, comportait un total de \$306,707,000 ayant trait aux besoins du ministère des Transports.

Les besoins budgétaires nets du Ministère qui doivent être votés pour 1969-1970 représentent une diminution de \$5,544,000, soit environ 1.7 p. 100 de moins que les prévisions de 1968-1969; je vous donnerai des explications à cet égard au fur et à mesure que je traiterai des différentes initiatives du Ministère.

En traitant d'abord des Services de la Marine du Ministère, je signale que les prévisions des frais d'exploitation nets pour 1969-1970 seront d'environ \$15,700,000 supérieures à celles de 1968-1969, mais que \$10,200,000 de cette augmentation sont attribuables au transfert de la responsabilité financière des Services de l'Air aux Services de la Marine à l'égard de la partie du coût des opérations d'hélicoptère et de télécommunications qui sont effectuées par les Services de l'Air. Un remaniement des fonctions du personnel comporte un transfert de fonds d'environ \$300,000 du poste de l'administration ministérielle aux services de la Marine. Si ces transferts n'avaient pas eu lieu, l'estimation des frais nets d'exploitation des services de la Marine aurait été d'environ 5 millions et quart de dollars plus élevée que l'année précédente.

Les éléments les plus importants de cette augmentation ont trait aux travaux de la Garde côtière; ils sont en partie attribuables à l'augmentation des frais de traitements, de salaires, de temps supplémentaire, de combustible et des autres matériaux et, en partie, aux changements et aux additions à la flotte de la Garde côtière afin de répondre aux demandes accrues de services.

La Garde côtière, qui est chargée de l'entretien des aides à la navigation, a dû remplacer trois vieux navires qui étaient devenus complètement inutilisables. En fait l'un d'eux a été sinistré l'an dernier—heureusement sans qu'il y eut de blessures ou pertes de vie—parce qu'il ne pouvait plus accomplir les manœuvres requises dans les conditions qui évoluent sans cesse. Les nouveaux navires, qui sont mieux équipés pour les tâches auxquelles ils sont destinés, sont plus grands car il faut plus de place pour loger l'équipage et l'équipement supplémentaire requis; les frais d'exploitation en sont donc plus onéreux, ce qui ajoute à notre budget. Les hélicoptères accomplissent une bonne partie du travail supplémentaire qu'exige l'entretien du nombre accru d'aides à la navigation requises par

[Texte]

The Department is concerned in the annual resupply by sea of Defence and other government posts and installations in the Arctic. So far as possible this work is done using chartered vessels and contract stevedoring services, but the Department must provide and operate specialized landing and other craft which are not available commercially. An increase in the cost of this activity results from increases in charter rates for freighters and increases in costs of stevedoring services, as well as the general cost increase of operating our own craft referred to earlier.

The Department plays a major role in marine search and rescue under the general co-ordination of the Department of National Defence. All Departmental vessels are used for this service when required and the Department of Transport communications network service also has a major and vital role in search and rescue. In addition, the Canadian Coast Guard has been given the responsibility of providing and operating specialized rescue vessels and assists in the manning of the Rescue Co-ordination Centres. In recent years there has been a considerable growth in the pleasure boating industry and a marked increase in the boating population. People are taking to the water in greater numbers than ever before and in consequence there is a strong public demand for improvement in water safety services. In response to this the Department has acquired a hovercraft for the West Coast, two more high speed rescue boats for the Lakes, shore-based lifeboats for both coasts and a large offshore cutter for the Atlantic Coast which will be coming into service later this year; and all these have added appreciably to the cost of this service.

The Canadian Coast Guard provides an organization for the support of shipping in our ice-congested waters. This consists of aerial reconnaissance to gather information on ice conditions and ice analysis and forecast centres operated by Meteorological Branch; offices to provide information and advice on ice conditions to ships and direct support by icebreakers when necessary. In general it is the Department's policy to break ice only in the main shipping routes and approach channels, with the responsibility for berths alongside wharves being left to their owners except in the case of government-owned

[Interprétation]

l'activité maritime sans cesse croissante dans nos eaux, mais ces aéronefs ne peuvent remplacer le navire dans l'accomplissement de bon nombre de ces tâches.

Le Ministère s'occupe du réapprovisionnement annuel par mer des installations de défense et des autres bases de l'État dans l'Arctique. Autant que possible, ce travail s'effectue au moyen de navires affrétés, de services d'arrimage à forfait, mais le Ministère doit fournir et exploiter les embarcations spéciales de débarquement et d'autres types qu'on ne trouve pas dans le commerce. La hausse des frais d'affrètement et des services d'arrimage, ainsi que l'augmentation générale des frais d'exploitation de nos propres navires mentionnés ci-dessus, expliquent la majoration des frais sous cette rubrique.

Le Ministère joue un rôle de premier plan dans les opérations de recherches et de sauvetage maritimes coordonnées généralement par le ministère de la Défense nationale. Tous les navires du Ministère sont disponibles au besoin pour ce service et le réseau de télécommunications du ministère des Transports joue aussi un rôle vital dans les opérations de recherches et de sauvetage maritimes. De plus, la Garde côtière canadienne a été chargée de fournir des navires de sauvetage spécialisés et d'affecter du personnel aux centres de coordination des recherches. Ces dernières années, l'industrie des embarcations de plaisance a accusé un essor sensible et le nombre de propriétaires de ces embarcations a aussi augmenté. Plus de gens que jamais auparavant se promènent sur l'eau, et le public réclame avec énergie l'amélioration des services de sécurité sur l'eau. En réponse à cette demande, le Ministère a acquis un aéroglisseur pour la côte ouest, deux autres embarcations rapides de secours pour les Grands lacs, des embarcations de sauvetage basées sur les côtes est et ouest et un grand cotre chargé de faire la patrouille au large de la côte atlantique; ces embarcations entreront en service plus tard cette année. Tout cela a sensiblement accru le coût de ce service.

La Garde côtière canadienne vient en aide à la navigation dans nos eaux encombrées de glaces en hiver. Cela comprend la reconnaissance aérienne de l'état des glaces, l'exploitation par la Direction de la météorologie de centres de prévision et d'interprétation des données, de bureaux chargés de fournir des renseignements et des conseils aux navires et l'appui direct des brise-glaces le cas échéant. En général, le Ministère a pour ligne de conduite de ne briser les glaces que dans les principales voies navigables et les chenaux d'approche, la responsabilité des bassins et des eaux le long des quais étant laissée à leurs

[Text]

wharves other than those leased to particular users.

In the summer, this service is provided in the Arctic and on the Hudson Bay route to Churchill. In the Arctic hitherto it has mostly been for vessels engaged in the annual resupply mission, but the upsurge of interest in Arctic mineral exploration is causing a consequent increase in transportation of materials to the Arctic. Marine Services is participating actively in the oil companies' project to investigate the feasibility of navigation of the North West Passage in connection with the Alaskan oil development, and if this is successful it will lead undoubtedly to a major increase in Arctic transportation and the requirement for supporting services. In the meantime there is a need for stepped-up investigation and research into Arctic conditions in order to assist in the development and exploitation of our northern resources and the Department will have an increasing role to play in this.

In the winter, support for shipping is provided in the Gulf and Lower St. Lawrence where winter traffic has made dramatic increases in recent years. In response to this, two new icebreakers were authorized and will be coming into service late this year and account for some of the increase in our costs. Other icebreaking services in winter are at various places between the Lakehead and Montreal at the beginning and end of the season, escorting ships to winter berths, opening up harbours, and breaking ice in certain parts of the Seaway to hasten its opening. In addition, a small force of icebreakers operates in the St. Lawrence between Quebec and Montreal to reduce the incidence of flooding by attempting to maintain a channel to permit the free movement of ice down stream that would otherwise jam, and cause a rise in the water level. This also provides a navigation channel for the passage of ships.

Canada has responsibility by international agreement for the maintenance of an ocean weather station in the north Pacific, and this is operated by two Coast Guard vessels. Two new ships, the *Vancouver* and *Quadra* are now in full operation. This follows the phasing out of two old converted wartime vessels which had reached a condition when they could no longer be kept in a safe state for the severe weather conditions experienced in a year round operation in mid-ocean.

[Interpretation]

propriétaires, sauf pour ce qui est des quais de l'État autres que ceux qui sont donnés à bail à des entreprises privées.

Pendant l'été, ce service est assuré dans l'Arctique et sur l'itinéraire de la baie d'Hudson qui mène à Churchill. Il s'agissait jusqu'à présent, dans l'Arctique, de navires chargés de la mission annuelle de ravitaillement, mais l'intérêt croissant qu'a pris l'exploration minière arctique provoque une augmentation du transport des denrées vers cette région. Les services de la Marine participent activement au projet des compagnies pétrolières de déterminer les possibilités de navigation offertes par le passage de Nord-ouest en vue de l'exploitation des ressources pétrolières de l'Alaska et, en cas de réussite, le résultat en sera sans aucun doute une augmentation importante du transport arctique ainsi que des besoins en services de soutien. Dans l'entre-temps, il y a lieu d'accentuer l'effort de recherche sur les conditions arctiques de façon à faciliter le développement et l'exploitation de nos ressources septentrionales, recherche dans laquelle le Ministère aura un rôle de plus en plus important à jouer.

Au cours de l'hiver, le soutien à la navigation est assuré dans le golfe et dans le bas Saint-Laurent où la circulation des navires a considérablement augmenté ces dernières années. Pour y faire face, deux nouveaux brise-glace ont été autorisés, dont la mise en service interviendra vers la fin de cette année, ce qui explique en partie l'augmentation de nos frais. D'autres services de brise-glace sont assurés en hiver à divers endroits entre Lakehead et Montréal en début et en fin de saison, et notamment l'escorte des navires à leur mouillage d'hiver, le déblocage de ports et le déglacage de certaines parties de la voie maritime afin d'en accélérer l'ouverture. En outre, un petit groupe de brise-glace opère dans le Saint-Laurent entre Québec et Montréal afin de réduire la fréquence des inondations en s'efforçant de conserver un chenal permettant le libre écoulement de la glace qui autrement formerait des embâcles et provoquerait une élévation du niveau des eaux. Cela crée aussi un chenal de navigation permettant le passage des navires.

En vertu d'une convention internationale, il incombe au Canada de maintenir une station météorologique dans le Pacifique nord. Cette station fonctionne au moyen de deux navires de la Garde côtière. Deux nouveaux navires, le *Vancouver* et le *Quadra*, sont actuellement en exploitation. Ils ont remplacé deux vieux navires de guerre qui avaient été transformés à cette fin et qui s'étaient détériorés au point où il aurait été dangereux de les maintenir en service à longueur d'année dans

[Texte]

These vessels also perform valuable oceanographic work as a secondary function.

Marine Traffic Control has been in place in the St. Lawrence River below Montreal on an increasingly complete basis for over two years. After a series of tragic and spectacular accidents prior to the introduction of this system, there have been two complete seasons entirely free of collisions. This record was broken a few weeks ago, but, happily, there were no injuries and both ships were able to proceed unassisted. This accident is now being investigated. A computer-assisted plot has been installed for use in more open waters below Ile au Coudres. With this step, a period of consolidation and system refinement in the River below Montreal is envisaged before any further consideration is given to additional sophistication of equipment. The success of the system has depended in no small measure on the understanding co-operation of all parties involved: ship masters, pilots and owners.

During the fiscal year 1969-70 a further step will be taken to extend the Marine Traffic Control and Information Service into the Great Lakes as far as Lake Erie in keeping with the policy to establish a fully-integrated system for the complete waterway between Sept-Iles and the Lakehead. During the year it is expected that all the elements of the system managed jointly by the Department and the St. Lawrence Seaway Authority will be completely coordinated. It is planned that, in due course, a nation-wide system for marine traffic management based on the St. Lawrence River experience will be established.

Improvements will be undertaken in the St. Lawrence ship channel in the final phase of a general navigation channel-widening project initiated some years ago. At the end of the year the ship channel will be virtually completed to a full 800 ft. width throughout. Other capital dredging will be carried out to improve ship anchorages and channel bends.

During the year a large-scale tidal hydraulics model of the St. Lawrence River will become operational. This model, which is being built and operated by National Research Council for the Department, will

[Interprétation]

les conditions climatiques rigoureuses qui règnent au milieu de l'océan. Ces navires effectuent en outre un travail océanographique utile à titre de fonction secondaire.

Depuis plus de deux ans, l'installation de contrôle de la circulation maritime dans le Saint-Laurent en aval de Montréal prend constamment de l'ampleur. Après une série d'accidents tragiques et spectaculaires qui se sont produits avant l'introduction de ce système, il y a eu deux saisons entières pendant lesquelles il ne s'est produit aucun abordage. Ce record a pris fin il y a quelques semaines mais, heureusement, personne n'a été blessé et les deux navires ont pu poursuivre leur route sans aide. Cet accident fait actuellement l'objet d'une enquête. Un centre de pointage avec ordinateur destiné à être utilisé pour les eaux plus dégagées en aval de l'île au Coudres a été installé. Avec cette addition, on envisage une période de consolidation et de perfectionnement du système dans le fleuve en aval de Montréal avant de songer à rendre l'équipement plus complexe. Le succès du système a dépendu dans une grande mesure de l'intelligente collaboration de toutes les parties en cause, savoir les capitaines, les pilotes et les propriétaires.

Au cours de l'année financière 1969-1970, de nouvelles mesures seront prises afin d'étendre aux Grands lacs et jusqu'au lac Érié le contrôle de la circulation maritime et le Service d'information maritime, conformément à la ligne de conduite qui consiste à réaliser un système entièrement intégré pour l'ensemble de la voie navigable entre Sept-Îles et Lakehead. Il est prévu que, dans le courant de l'année, tous les éléments du système mis en œuvre conjointement par le Ministère et l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent seront totalement coordonnés. On se propose, le moment venu, d'établir une méthode de gestion normalisée de la circulation maritime à l'échelle nationale, fondée sur l'expérience acquise dans le fleuve Saint-Laurent.

La phase finale d'un projet général d'élargissement des chenaux de navigation, lancé il y a quelques années, comprend l'amélioration du chenal maritime du Saint-Laurent. Vers la fin de l'année, le chenal maritime sera virtuellement terminé et atteindra 800 pieds de largeur sur toute sa longueur. D'autres travaux de dragage initial seront exécutés en vue d'améliorer le mouillage des navires et d'adoucir les courbes.

Au cours de l'année, un modèle hydraulique du Saint-Laurent, à grande échelle, et reproduisant le mouvement des marées, deviendra opérationnel. Ce modèle, construit et utilisé par le Conseil national de recher-

[Text]

provide data necessary for more effective planning of all capital improvement and maintenance projects for the St. Lawrence River ship channel.

The Department continues to improve aids to navigation and construction of new aids on the lower St. Lawrence River. Provision is made for what may be significant expenditures in the Canso area to improve aids to navigation in preparation for super tankers arriving at the new Gulf Oil installations being constructed at Point Tupper, Cape Breton Island. New and improved aids to navigation will be provided for vessels operating in the MacKenzie River/Delta areas and in the Beaufort Sea for increased traffic in the Western Arctic. A programme of automatic fog detector installations will be carried out at a number of West Coast lightstations as the forerunner to a programme of general application.

A new marine base is under consideration for Port Arthur which will provide a base for operations in the Lakehead area. The improvement of base facilities generally in the Great Lakes area awaits the completion of operations research studies.

Lighthouse structures of various types, access facilities to lightstations and equipment, including marine electronic equipment, is provided for in the aids budget in the amount of approximately \$8.5 million. Of this amount \$125,000 will be used for the wharf at Hay River, N.W.T., which will complete this project of establishing a new depot at Hay River.

On the Trent Canal System funds have been provided for a new shops and stores building to be erected in Peterborough, Ontario, with the completion date planned for 1970-71. Restoration and mechanization of Buckhorn Lock is to commence in 1969-70 and will be completed in the following fiscal year. The navigation dam at Bobcaygeon, Ontario, is to be completely restored and mechanized. The restoration of the dam at Heely Falls is also included in the estimates.

Construction of the new control dam at the St. Ours Canal on the Richelieu River, required to maintain navigation between Sorel, Quebec and Chambly Basin, is continuing. This project is scheduled for completion in 1969-70.

Due to cutbacks in Federal spending only necessary maintenance work and limited

[Interpretation]

ches pour le compte du Ministère, fournira les données nécessaires à une planification efficace des projets d'amélioration et d'entretien du chenal maritime du Saint-Laurent.

Le Ministère continue à améliorer les aides à la navigation et à aménager de nouvelles dans le bas du fleuve Saint-Laurent. On prévoit des dépenses considérables dans la région de Canso pour améliorer les aides à la navigation en prévision de l'arrivée de pétroliers géants aux nouvelles installations de la Gulf Oil en construction à la pointe Tupper, dans l'île du Cap-Breton. Des aides à la navigation nouvelles et améliorées seront établies pour les navires voyageant dans les régions de la rivière MacKenzie et du delta et dans la mer de Beaufort, en vue de la croissance du trafic dans l'ouest de l'Arctique. On mettra en œuvre un programme d'installation de détectrices automatiques de brume à un certain nombre de phares de la côte ouest. Ce programme sera suivi d'un autre d'application générale.

On songe à construire à Port-Arthur une nouvelle base pour les opérations dans la région de Lakehead. Ce n'est que lorsque les études sur les opérations seront terminées qu'on pourra améliorer en général les installations des bases dans la région des Grands lacs.

Des phares de différents genres, des moyens d'accès aux stations de phare et du matériel, y compris du matériel électronique de marine, sont inclus dans les prévisions budgétaires des aides à la navigation au montant d'environ 8 millions et demi. Sur cette somme, \$125,000 seront affectés au quai de Hay River (T. du N.-O.), ce qui complètera le projet d'établissement d'un nouveau dépôt à Hay River.

En ce qui concerne le canal de la Trent, des fonds ont été prévus pour un nouvel immeuble qui logera les ateliers et les magasins et qui sera construit à Peterborough; on prévoit qu'il sera parachevé en 1970-1971. Les travaux de restauration et de mécanisation de l'écluse de Buckhorn doivent commencer en 1969-1970 pour se terminer au cours de l'année financière suivante. Le barrage de navigation de Bobcaygeon doit être complètement restauré et mécanisé. La restauration du barrage de Heely Falls est également comprise dans les prévisions.

La construction du nouveau barrage régulateur, au canal Saint-Ours, sur le Richelieu, nécessaire pour la navigation entre Sorel (Qué.) et Chambly-Bassin, se poursuit. Ces travaux devraient se terminer au cours de l'année 1969-1970.

A cause de la compression des dépenses du gouvernement fédéral, seuls les travaux d'en-

[Texte]

capital expenditure is planned for the Rideau Canal System. The final report of the Joint Canada-Ontario Study Group for the Rideau Canal is expected to be presented to the Department within the fiscal year. Planning for the Rideau Canal System will be reviewed following the receipt of this report.

● 0955

There are several significant items of interest in Air Services. They include the establishment of an Airports Loan Fund to cover all funds required for construction and operation of the international airports at Toronto and Montreal and the crediting of all revenue derived from the operations of these airports to the Airports Fund.

For 1969-70, the total expenditure (capital and Operations and Maintenance) for Toronto and Montreal International are forecast at 41.6 million and revenue at 26.5 million for a net loan requirement of 15.1 million which will be financed from the Airports Loan Fund.

For the balance of the airports' activity in budgetary estimates increased Operations and Maintenance expenditures result from:

(a) Full year operation of St. Hubert Airport which was taken over by the Department in 1968.

(b) Full year operation of Vancouver's new Air Terminal complex which became operational in September 1968.

(c) Salary increases resulting from negotiated contracts in the general trades and operational categories.

It should be noted that Air Services operations and maintenance costs would be higher than they are by \$10,200,000 if it were not for the transfer of financial responsibility to Marine Services referred to earlier in my remarks, for the helicopter and telecommunications services to be rendered to Marine Services.

Within the capital funds for 1969-70, provision has been made to complete the additions to the Calgary air terminal building; to commence work on additions to terminal facilities at Ottawa, Halifax, Winnipeg, and Quebec; to undertake preliminary work on new Air Terminal facilities at Fort St. John, Hay River and Prince George and to construct new maintenance garage-firehalls at Sept-Îles, Watson Lake, London, Calgary, Prince George and Vancouver.

[Interprétation]

tretien nécessaires sont prévus pour le canal du Rideau. Le rapport final du Groupe d'études conjoint du Canada et de l'Ontario pour le canal du Rideau sera présenté au Ministère dans un avenir rapproché. Les projets relatifs à ce canal seront examinés de nouveau au reçu du rapport.

Il existe plusieurs éléments importants aux Services de l'Air. Ces éléments comprennent l'établissement d'une Caisse de prêts aux aéroports destinée à fournir tous les fonds nécessaires à la construction et à l'exploitation des aéroports internationaux de Toronto et de Montréal, toutes les recettes provenant de l'exploitation de ces aéroports étant créditées à la Caisse.

Pour 1969-1970, les dépenses totales prévues (immobilisations et frais d'exploitation et d'entretien) des aéroports internationaux de Toronto et de Montréal se montent à 41.6 millions et les recettes à 26.5 millions; il faudra donc un emprunt net de 15.1 millions qui sera financé par la Caisse de prêts aux aéroports.

En ce qui concerne les autres initiatives des aéroports qui figurent dans les prévisions budgétaires, les frais accrus d'exploitation et d'entretien proviennent de ce qui suit:

a) une année complète d'exploitation de l'aéroport de Saint-Hubert qui a été pris en charge par le Ministère en 1968.

b) une année complète d'exploitation de la nouvelle aérogare de Vancouver qui a été mise en service en septembre 1968.

c) les augmentations de salaires résultant de négociation de contrats dans les catégories générales des métiers et d'exploitation.

Il est à noter que les frais d'exploitation et d'entretien des Services de l'Air seraient de \$10,200,000 plus élevés n'eût été, comme je l'ai déjà signalé, le transfert, aux Services de la Marine, de la responsabilité financière des services d'hélicoptère et de télécommunications qui doivent être effectués pour le compte des services de la Marine.

Le budget d'immobilisations pour 1969-1970 prévoit l'achèvement des rajouts à l'aérogare de Calgary, le commencement des travaux de rajout aux installations d'aérogare à Ottawa, à Halifax, à Winnipeg et à Québec, des travaux préliminaires à l'égard de nouvelles installations d'aérogare à Fort-Saint-Jean, à Hay River et à Prince George, et la construction de nouveaux garages d'entretien et casernes de pompiers à Sept-Îles, à Watson Lake, à London, à Calgary, à Prince George et à Vancouver.

[Text]

Funds are included for the land acquisition and the commencement of construction of a new airport for Montreal.

At Toronto, expansion facilities within the present airport boundary will continue and will include the extension of an existing runway and its associated taxiways as well as alterations to the existing terminal building. These alterations allow for the rearrangement of some concessions, enlargement of Immigration and Customs inspection facilities and opening areas to provide more circulation and waiting-room accommodation.

Major projects at other locations include the rebuilding of runways at Halifax, Moncton, Rouyn, Windsor, Winnipeg and Baker Lake.

Centreline touchdown zone lighting will be installed at Halifax and Winnipeg.

Work on VOR air navigational aids will be commenced at St. Anthony, Williams Lake, Wabush, Val d'Or, Churchill, Dauphin, The Pas, Fort Nelson, Fort St. John, Grande Prairie and Whitehorse.

Instrument landing systems will be commenced at St. John's, Torbay, Thompson, Hay River, Inuvik, Yellowknife, Sandspit and the airport at Mount Hope which serves the Hamilton area.

Runways will be extended at Havre St. Pierre and new runways provided at Pitt Meadows, Resolute and Calgary Satellite, with a new taxiway system at Penticton.

High intensity approach lights will be installed at Sudbury, Fort McMurray and Yellowknife.

Air Traffic Control planned activities during the year include the opening of additional control towers at various locations and the construction of a new area control centre at Vancouver, leasing additional computers, and an accelerated training program.

The mounting activity in all types of flying—private, commercial and airlines, necessitate the opening of control towers at various locations in Canada. Towers are under construction or in the planning stages for Oshawa, Sault Ste. Marie, Brandon, Hamilton and Waterloo-Wellington. In addition, this Department will be providing air traffic control service at St. Hubert Airport.

The Area control centre at Vancouver International Airport will be relocated in a

[Interpretation]

Des fonds ont été prévus pour acquérir le terrain et entreprendre la construction d'un nouvel aéroport pour Montréal.

A Toronto, on continuera d'ajouter de nouvelles installations à l'intérieur des limites actuelles de l'aéroport, et notamment le prolongement d'une piste existante, ainsi que ses voies de circulation, de même que des modifications à l'aérogare actuelle de façon à remanier certaines concessions, d'agrandir les bureaux d'inspection de l'Immigration et des Douanes et d'aménager certains espaces pour fournir plus de place dans les salles d'attente et améliorer la circulation.

Parmi les projets d'importance prévus pour d'autres endroits, il y a la reconstruction de pistes à Halifax, Moncton, Rouyn, Windsor, Winnipeg et Baker Lake.

Des feux axiaux d'aire de prise de contact seront installés à Halifax et à Winnipeg.

Des travaux relatifs à des aides VOR à la navigation aérienne débuteront à St. Anthony, Williams Lake, Wabush, Val-d'Or, Churchill, Dauphin, Du Pas, Fort Nelson, Fort St. Jean, Grande-Prairie et Whitehorse.

On commencera l'installation des systèmes d'atterrissage aux instruments à Saint-Jean (T.-N.), Torbay, Thompson, Hay River, Inuvik, Yellowknife, Sandspit, ainsi qu'à l'aéroport de Mount Hope qui dessert la région d'Hamilton.

A Hâvre-Saint-Pierre, les pistes seront allongées. Pitt Meadows, Resolute et Calgary (satellite) seront dotés de nouvelles pistes et Penticton, d'un nouveau réseau de voies de circulation.

Des feux d'approche d'une haute intensité seront installés à Sudbury, à Fort McMurray et à Yellowknife.

Parmi ses initiatives envisagées pour l'année, le contrôle de la circulation aérienne prévoit l'inauguration de tours de contrôle supplémentaires à différents endroits, ainsi que la construction d'un nouveau Centre de contrôle régional à Vancouver, la location d'ordinateurs supplémentaires et un programme de formation accéléré.

L'activité croissante dans tous les domaines de la navigation aérienne (secteurs privé et commercial et lignes aériennes) nécessite l'établissement de tours de contrôle à différents endroits du Canada. On construit ou l'on étudie la possibilité de construire des tours à Oshawa, à Sault-Sainte-Marie, à Brandon, à Hamilton et à Waterloo-Wellington. En outre, le Ministère assurera un service de contrôle de la circulation aérienne à l'aéroport de Saint-Hubert.

Le Centre de contrôle à l'aéroport international de Vancouver s'installera dans un nou-

[Texte]

new building situated on the airport and commissioned during 1969-70.

The air traffic control data processing program is progressing with the planned leasing of three interim digital computers to assist in the control of instrument flight rule traffic. The computers are to be installed at the Toronto, Montreal and Moncton Area Control Centres.

Air traffic control training will be accelerated in 1969-70 to provide adequately trained personnel to meet the demands of the Air Traffic Control Service. This increase demand is brought about by the commissioning of new towers and the expansion of our control facilities.

• 1000

The continuation of a program for the addition of Scan Converter Radar Display Equipment to improve the presentation of radar information at air traffic control centres and towers by permitting monitoring of the aircraft movements under daylight conditions—\$642,000.

The aeronautical engineering division focuses on the certification of aircraft and the approval of aircraft modifications, and the monitoring of aircraft maintenance, repair and overhaul. This includes approval of several hundred aircraft modifications, and inspection of 10,000 aircraft and their support shops.

The sum of \$490,000 is provided in order to complete construction of a bridge to Vancouver International Airport over the middle arm of the Fraser River at Dinsmore Island. The total estimated cost is \$825,000.

The sum of \$5,300,000 is provided for the first year of heavy construction of a major approach bridge from the City of Vancouver over the north arm of the Fraser River to Vancouver International Airport together with the associated highway network to the airport. The total estimated cost of the project is \$18,050,000, and this will be self-liquidated through the collection of tolls.

The meteorological branch is responsible for all phases of meteorological services for

[Interprétation]

vel immeuble situé à l'aéroport et sera mis en service au cours de l'année 1969-1970.

Le programme de traitement des données du contrôle de la circulation aérienne progresse avec la location projetée de trois ordinateurs numériques pour aider au contrôle du trafic volant aux instruments. Les ordinateurs seront installés dans les centres de contrôle des régions de Toronto, de Montréal et de Moncton.

La formation de contrôleurs de la circulation aérienne sera accélérée en 1969-1970 pour assurer un personnel convenablement formé afin de faire face aux exigences du Service de contrôle de la circulation aérienne. L'augmentation de ces exigences découle de la mise en service de nouvelles tours et de l'agrandissement de nos installations de contrôle.

La poursuite d'un programme destiné à ajouter du matériel radar de surveillance secondaire dans les grands aéroports à travers le Canada en vue d'améliorer le contrôle de la circulation aérienne—\$755,000.

La poursuite d'un programme destiné à ajouter du matériel convertisseur de balayage de présentation radar pour améliorer la présentation de l'information radar aux centres de contrôle de la circulation aérienne et aux tours en permettant le contrôle des mouvements des aéronefs pendant le jour—\$642,000.

La Division de la technique aéronautique concentre ses efforts sur l'homologation des aéronefs et l'approbation des modifications apportées aux aéronefs, ainsi que sur le contrôle de l'entretien, de la réparation et de la révision des aéronefs. Cela comprend l'approbation de plusieurs centaines de modifications d'aéronefs et l'inspection de 10,000 aéronefs ainsi que de leurs ateliers d'entretien.

La somme de \$490,000 est prévue pour achever la construction, au-dessus du bras central du fleuve Fraser à l'île Dinsmore, d'un pont conduisant à l'aéroport international de Vancouver. Le coût estimatif total de cet ouvrage est de \$825,000.

La somme de 5.3 millions de dollars est prévue pour la première année des travaux de gros œuvre du pont qui reliera la ville de Vancouver à l'aéroport international de Vancouver, au-dessus du bras nord du fleuve Fraser, ainsi que pour le réseau routier requis sur l'aéroport. On estime que le projet coûtera en tout \$18,050,000, somme qui sera amortie au moyen de péages.

La Direction de la météorologie est chargée de toutes les phases des Services météorologi-

[Text]

civil and military purposes in Canada, for shipping in adjacent ocean areas and on the Great Lakes, and, within prescribed areas of responsibility agreed to internationally, for aviation over the Atlantic and Pacific Oceans. Emphasis is also given to provision of meteorological support for agriculture and a significant portion of this is related to activities on the Prairies. Special weather data and forecast services are also provided for forestry operations and hydrological undertakings in many parts of Canada. To enable it to discharge its primary functions of preparing and disseminating weather forecasts and of defining the climate of Canada, the meteorological branch operates a number of forecasting offices and country-wide weather observing networks.

To permit the meteorological branch to accomplish its program objectives in 1969-70, capital expenditures amounting to \$3,219,000 are planned. Highlights of these expenditures are as follows:

Intra-mural, research and development, \$745,000; cost associated with the acquisition, collection, analysis and dissemination of weather data and information, \$2,300,000; testing and standardization, \$87,000; and miscellaneous, \$87,000.

With respect to railway and ferry services, work is being initiated during this fiscal year on the terminals for the Saint John-Digby Ferry Service to be operated by Canadian Pacific Railway.

Construction is presently underway at Borden, P.E.I. and Cape Tormentine, N.B. to provide efficient passenger and vehicle handling facilities to take care of the heavy summer tourist traffic. A ferry vessel has been purchased for service this summer and two additional car ferries are presently being designed for operation in 1971. Capacity this year on the Prince Edward Island Service will be double that of 1968.

The Director of the new Road and Motor Vehicle Traffic Safety office in the Department was appointed effective January 2, 1969. Further staff for this new office will be recruited shortly and an amount of \$91,000 is provided for salaries and administrative expenses. On January 14 I met in Quebec City with the ten provincial ministers respon-

[Interpretation]

ques assurés au Canada, à des fins civiles et militaires à l'intention de la navigation dans les eaux océaniques adjacentes et dans les Grands lacs ainsi que dans le cadre des responsabilités prescrites par entente internationale, relativement aux aéronefs qui survolent les océans Atlantique et Pacifique. Elle s'occupe aussi d'assurer un appui météorologique à l'agriculture surtout dans les Prairies. Elle fournit également des services spéciaux de données météorologiques et de prévisions pour les opérations forestières et les entreprises hydrologiques dans bien des parties du Canada. Afin de remplir ses fonctions principales, qui sont la préparation et la diffusion de prévisions atmosphériques et d'autres renseignements météorologiques, la Direction de la météorologie exploite un certain nombre de bureaux de prévisions et un réseau de stations qui font des observations et rassemblent des données dans toutes les régions du Canada.

Pour permettre à la Direction de réaliser les objectifs de son programme de 1969-1970, on a prévu des dépenses en immobilisations de \$3,219,000. Les dépenses les plus importantes sont les suivantes:

Recherches et mises au point—à la Direction: \$745,000; frais d'acquisition, de rassemblement d'analyse et de diffusion de données et de renseignements météorologiques: \$2,300,000; essai et normalisation: \$87,000; dépenses diverses: \$87,000.

En ce qui concerne les services de chemin de fer et de transbordeurs, on entreprendra, au cours de la présente année financière, des travaux aux terminus du service de transbordeur entre Saint-Jean et Digby, qui sera exploité par la compagnie des chemins de fer du Pacifique-Canadien.

A Borden, dans l'île du Prince-Édouard et à Cape Tormentine, au Nouveau-Brunswick, on est à aménager des installations efficaces pour les passagers et les véhicules afin de faire face à l'important trafic touristique de l'été. On a fait l'acquisition d'un transbordeur à cette fin et les plans de deux transbordeurs supplémentaires pour le service d'été de l'île du Prince-Édouard sont en cours de préparation; leur mise en service est prévue pour 1971. Cette année, la capacité du service de transbordeur de l'île du Prince-Édouard sera le double de celle de 1968.

Le Directeur du nouveau Bureau de la sécurité routière et automobile du Ministère a été nommé le 2 janvier 1969. Il sera prochainement procédé au recrutement du personnel nécessaire pour ce nouveau bureau et une somme de \$91,000 est prévue pour les salaires et les dépenses administratives. Le 14 janvier, j'ai rencontré à Québec les dix ministres pro-

[Texte]

sible for motor vehicle administration. Agreement was reached on a role for the Federal government in the field of traffic safety research, in facilitating international cooperation in the field of safety research and in developing safety standards for motor vehicles and parts at the point of manufacture.

The federal-provincial discussions were most useful in considering priorities for the program of the new office, and it has been agreed with the provincial ministers concerned that we would hold further periodic consultations. The next meeting will probably take place in the late summer, at which time I hope to discuss with them the terms of our proposed legislation.

As members of the Committee know, the Department of Transport provides a vast network of services affecting the lives of Canadians everywhere in this country and contributing to the general economic development of the nation. In addition to our regulatory functions in the field of safety, we operate what might be described as a large-scale service industry for the benefit of the Canadian people. We attach great importance in the Department to identifying our objectives not only because this assists in planning our five-year program which is now an important part of the estimates exercise, but also because we consider that the continuous re-evaluation of our objectives will enhance our efficiency.

• 1005

In the course of our discussions in this Committee in the next day or two, I can assure you that careful attention will be given to ideas and proposals that will help the Department better serve the Canadian people, or which will make us more responsive to the rapidly changing needs throughout the country.

I should add that in the course of the next year, I hope that the Department can make available to Parliament a precise statement of our objectives in relation to the varying roles which we carry out now, or which we should carry out in the future. A special task force, consisting of both people from outside the Department and the Public Service and representatives of the Department, is now engaged in consolidating the substantial work that has been done throughout the Department in planning and management by objectives, and I hope that the results of this task force will be available within a few months.

[Interprétation]

vinciaux responsables de la gestion des véhicules à moteur. Nous sommes parvenus à un accord sur le rôle que le gouvernement fédéral doit jouer dans le domaine de la recherche sur la sécurité routière, en facilitant la coopération internationale en ce domaine et en mettant au point des normes de sécurité pour les véhicules à moteur et leurs pièces détachées, au stade de leur fabrication.

Les entretiens fédéraux-provinciaux se sont révélés des plus fructueux pour ce qui est de fixer les priorités du programme du nouveau bureau. Il a été convenu avec les ministres provinciaux intéressés que nous tiendrions d'autres consultations périodiques. La prochaine réunion aura probablement lieu vers la fin de l'été, alors que j'espère pouvoir m'entretenir avec eux des modalités de notre mesure législative projetée.

Les membres du présent comité savent que le ministère des Transports assure un vaste réseau de services qui influencent la vie des Canadiens partout dans le pays et contribuent au développement économique général de la nation. En plus de nos fonctions de réglementation dans le domaine de la sécurité, nous exploitons ce qui pourrait être décrit comme une très grande entreprise de service dans l'intérêt du peuple canadien. Nous attachons, au Ministère, une grande importance à l'identification de nos objectifs, non seulement parce qu'elle nous aide à planifier notre programme quinquennal, lequel est une partie importante de l'établissement des prévisions, mais aussi parce que nous considérons que la constante réévaluation de nos objectifs augmentera notre efficacité.

Je peux vous assurer que lors de nos discussions au Comité, au cours des deux prochains jours, nous accorderons une sérieuse attention aux idées et aux projets qui aideront le Ministère à mieux servir les Canadiens, ou qui nous permettront de mieux répondre aux besoins qui changent rapidement à travers tout le pays.

Je devrais ajouter qu'au cours de l'année prochaine, le Ministère présentera, je l'espère, au Parlement une déclaration précise de nos objectifs relativement aux différents rôles que nous remplissons actuellement, ou que nous devrions remplir à l'avenir. Un groupe spécial d'étude, comprenant aussi bien des membres de l'extérieur du Ministère et de la Fonction publique que des représentants du Ministère, s'occupe actuellement de la consolidation du travail considérable qui a été effectué dans tout le Ministère relativement à la planification et à la gestion par objectif, et j'espère que les résultats des travaux de ce

[Text]

Thank you very much, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Hellyer.

If the Committee agrees, we will have discussion on all the items, or do you prefer to proceed item by item?

Mr. McGrath: Perhaps, Mr. Chairman, you might tell us, first of all, how much time the Minister will have with us today.

The Chairman: The Minister will be here all day today. The two Ministers have to attend a Cabinet meeting at 12 o'clock, so if the Committee agrees we will sit until 12 o'clock and come back at 3.30 this afternoon.

Mr. McGrath: We are going to sit until 12 o'clock?

The Chairman: We will sit until 12 o'clock now.

Mr. McGrath: I thought there was an understanding that we were not going to have any more of these marathon sittings. This is committee day; there are other committees meeting today, and I think the point should be made, Mr. Chairman, that the reason we are having difficulty in manning this Committee this morning is because there are so many committees meeting. The point has been raised before, and I raise it now, that in a number of the committees that are meeting there is a direct conflict of interest with this Committee. For example, I can mention one that is meeting coincidental with this one: the Regional Development Committee. I make the suggestion, Mr. Chairman, that perhaps it might be wise if we did not sit beyond 11 o'clock because of the necessity of attending other committee meetings. Besides, an hour and a half is long enough.

Mr. Allmand: Mr. McGrath might have a good point when we are planning the meetings in the future, but the steering committee has tried to plan these meetings and unfortunately yesterday, for example, we had a steering committee meeting to plan meetings and there were no representatives from your party, Mr. McGrath, and there were none from the other parties, and it was very difficult for us to plan the schedule. The notices were sent out last week.

Mr. McGrath: Who attended the steering committee yesterday?

The Chairman: Mr. Mahoney, Mr. Allmand and myself.

[Interpretation]

groupe d'étude seront disponibles dans quelques mois.

Merci beaucoup, monsieur le président.

Le président: Si le Comité est d'accord nous ferons une discussion globale ou si vous le préférez nous étudierons rubrique par rubrique?

M. McGrath: Combien de temps le ministre peut-il nous consacrer aujourd'hui, monsieur le président?

Le président: Le ministre sera ici toute la journée aujourd'hui. Les deux ministres doivent assister à une réunion du cabinet à midi. Si le Comité est d'accord nous siégerons jusqu'à midi et nous reprendrons la séance à 15h.30.

M. McGrath: Nous siégerons jusqu'à midi?

Le président: La séance durera jusqu'à midi.

M. McGrath: Je croyais qu'on ne devait plus tenir de marathons. C'est la journée des comités aujourd'hui. Il y a d'autres comités qui siègent et je pense qu'on devrait se rendre compte que si nous avons des difficultés à avoir quorum ce matin, c'est qu'il y a trop de réunions de comités. On a déjà soulevé la question et je le répète. Vu le nombre de réunions de comités, il y a un conflit d'intérêt avec ce comité. Ainsi, le Comité de l'expansion économique régionale coïncide avec le nôtre. Si on me permet une suggestion, monsieur le président, il serait peut-être sage de ne pas siéger plus tard que 11 heures, afin de nous permettre d'assister à d'autres réunions. Une heure et demi c'est assez long, de toute façon.

M. Allmand: M. McGrath fait sûrement une excellente observation en prévoyant les réunions à l'avenir, mais le comité directeur essaie de prévoir ces réunions et hier, par exemple, nous avons eu une réunion du comité directeur dans le but de planifier les réunions, et il n'y avait pas de représentant de votre parti, monsieur McGrath. Il nous a donc été assez difficile de faire un horaire. Les avis ont été envoyés la semaine dernière.

M. McGrath: Qui était présent au comité directeur hier?

Le président: Messieurs Mahoney, Allmand et moi-même.

[Texte]

Mr. Allmand: There were only government members, although the notices had been sent out. If we are going to plan the meetings properly there should be better co-ordination on that. I think you have a good point and if we get together we can organize this in a better way.

Mr. McGrath: I just make the suggestion, Mr. Chairman, that this Committee has over-worked itself by sitting long hours from 9.30 until 1 o'clock.

The Chairman: The Committee will sit only two days a week. If we want to get our work done we will certainly have to spend some time at it, Mr. McGrath.

Mr. McGrath: You are a hard task master, Mr. Chairman.

The Chairman: I agree with you, it makes a long day. Is it agreed by the Committee that we sit until 12 o'clock?

Some hon. Members: Agreed.

Mr. McGrath: Mr. Chairman, it might be useful if the Minister were to bring us up to date on the strike situation.

Mr. Hellyer: Air Canada?

Mr. McGrath: Yes.

Mr. Hellyer: They are continuing to negotiate. That is about all I can say. Naturally, everyone is hopeful a settlement will be reached, but not having a crystal ball I am not sure what the odds would be if one were trying to work out odds.

Mr. McGrath: Hypothetically, if a settlement were to be reached, say tomorrow how long would it take the airline to become fully operational?

Mr. Hellyer: All I know about that is what I heard on the news last night which was that it would take at least two or three days to get back in full operation. I think what usually happens is a gradual re-installation of services as airplanes can be made airworthy.

• 1010

Mr. McGrath: Mr. Chairman, I am just a little bit concerned that in the interest of building the jumbo jet airports at Montreal and Toronto there might be a tendency to forget the other airports in the country and their relative importance to the regions of the country.

Could you perhaps be a little more specific, Mr. Hellyer, in giving us the departmental program regarding airports and air terminals

[Interprétation]

M. Allmand: Bien que les avis aient été envoyés, il n'y avait que des députés. Si nous voulons vraiment planifier les réunions il faudrait avoir une meilleure coordination. Je crois que vous avez raison, et que si nous pouvons nous entendre, nous pouvons arriver à une meilleure organisation.

M. McGrath: J'ai fait une simple suggestion, monsieur le président en disant que c'était trop long de siéger de 9 heures 30 jusqu'à 13 heures.

Le président: On ne siégera que deux jours par semaine. Si on veut faire du travail, il faut y consacrer quelques instants, monsieur McGrath.

M. McGrath: Vous êtes dur, monsieur le président.

Le président: J'en conviens, cela fait une journée assez longue. Est-ce que le Comité consent à siéger jusqu'à midi.

Des voix: D'accord.

M. McGrath: Monsieur le président, il serait peut-être utile que le ministre nous renseigne sur la situation actuelle de la grève.

M. Hellyer: Air Canada?

M. McGrath: Oui.

M. Hellyer: Les négociations se poursuivent. C'est tout ce que je puis vous en dire. Nous espérons tous en arriver à un règlement. Je n'ai pas de boule de crystal pour dire quelles seraient les probabilités d'arriver à une entente.

M. McGrath: Sur le plan hypothétique, si le règlement se faisait disons demain, combien de temps faudrait-il pour reprendre le service?

M. Hellyer: Tout ce que je sais à ce sujet, c'est ce que j'ai entendu au bulletin des nouvelles hier soir, soit deux ou trois jours. Habituellement, il y a une reprise graduelle des services, correspondant à la navigabilité des aéronefs.

M. McGrath: Monsieur le président, je me demande si dans le but d'aménager les aéroports de Montréal et de Toronto pour recevoir les avions à réaction géants, à Montréal et à Toronto, on n'a pas tendance à oublier les autres aéroports du pays et de leur importance régionale.

Pourriez-vous être plus précis, monsieur le ministre, et nous donner le programme ministériel visant les aéroports et les terminus dans

[Text]

in other areas of the country. I am thinking now for example of St. John's, Newfoundland, Moncton, New Brunswick—areas where there is an increase in air traffic and as a consequence thereof congestion at the terminals.

Mr. Hellyer: Yes I can. I gave quite a lot of information in my opening statement on this subject, but if there is any specific airport in respect of which you would like these details Mr. Scott has them all here in our departmental plan.

Mr. McGrath: It seems to me you referred only to instrument landing systems, aids to navigation, runways and so on in your reference to other airports and that is why I raise the question.

Mr. Hellyer: I think I mentioned too, some of the terminal facilities that are planned.

Mr. McGrath: Perhaps then I will put a specific question. What are the plans for an increase in the size of the operational capacity of the terminal in St. John's?

Mr. Hellyer: Mr. Scott, would you like to deal with that.

Mr. George Scott (Assistant Deputy Minister, Department of Transport, (Air)): The proposed extension for the terminal building would be approximately \$265,000. Tenders are being called at the present time. We intend to do about half of that work this year and complete it in the following year.

Mr. McGrath: Could you be specific as to the type of work planned for the terminal? Do you plan on building a second story on it?

Mr. Scott: No, it is an extension, sir.

Mr. McGrath: I apologize for that localized question, Mr. Chairman, but it is of some interest to me. I raised that question because it seemed to be related to my query to the Minister for an up-to-date statement on the strike.

Now to go back to his statement, there was concern expressed during the Committee's meeting in P.E.I. by the government of P.E.I. that rates on the P.E.I. to New Brunswick ferry service were going to be increased by 50 per cent. Is there any foundation for this and, if so, why?

Mr. Hellyer: It is true that the rate structure is under review but no decision has been taken in respect of it at the present time. Consultations and considerations are continuing, but I can assure you that any proposed

[Interpretation]

d'autres régions du pays? Je pense à Saint-Jean (T.-N.), à Moncton (N.-B.), des régions où il y a une augmentation de la circulation aérienne, et par conséquent, une congestion des terminus.

M. Hellyer: Oui. J'ai donné beaucoup de renseignements à ce sujet dans mon exposé. S'il y a des aéroports en particulier pour lesquels vous aimeriez obtenir plus de détails, M. Scott les a dans le programme du Ministère.

M. McGrath: Il me semble que pour les aéroports vous n'avez parlé que de systèmes d'atterrissage au moyen d'instruments, d'aides à la navigation, de pistes et autres du même genre. C'est pourquoi je pose cette question.

M. Hellyer: Je crois avoir aussi mentionné quelques installations de terminus qui sont prévus.

M. McGrath: Je vais donc préciser ma question. Qu'est-ce que vous prévoyez pour améliorer le service de l'aéroport de Saint-Jean?

M. Hellyer: Monsieur Scott, pourriez-vous répondre à cette question?

M. G. Scott (sous-ministre adjoint, Air): L'agrandissement projeté de l'aérogare coûtera environ 265,000 dollars. On fait d'ailleurs l'appel d'offres présentement. Nous avons l'intention de faire la moitié du travail cette année et de terminer l'an prochain.

M. McGrath: Pourriez-vous préciser le genre d'ouvrages prévus? Est-ce que vous prévoyez y ajouter un deuxième étage?

M. Scott: Non. Simplement une rallonge.

M. McGrath: Je m'excuse de cette question d'ordre régional, mais elle présente un certain intérêt pour moi. J'ai posé cette question parce que cela semble se rattacher à l'explication de la situation actuelle de la grève. Mais pour revenir à son exposé lors de la réunion du Comité à l'Île-du-Prince-Édouard, on s'est quelque peu inquiété du fait que le tarif des transbordeurs de l'Île-du-Prince-Édouard au Nouveau-Brunswick serait augmenté de 50 p. 100. Est-ce fondé, et alors pourquoi?

M. Hellyer: Il est vrai que la tarification fait l'objet d'une révision en ce moment, mais aucune décision n'a encore été prise à cet égard. Les consultations et les études se poursuivent, mais je puis vous donner l'assurance

[Texte]

rate structure would be what I think most people in the country would consider to be eminently reasonable.

Mr. McGrath: Have you had discussions with the government of P.E.I. on the new rate structure?

Mr. Hellyer: There has been consultation, yes.

Mr. McGrath: Will the new rate structure go into effect this year?

Mr. Hellyer: I would hope so.

Mr. McGrath: You will forgive me if my questions are not in any particular order with regard to your statement, Mr. Hellyer, but perhaps you might permit a question on your reference to the setting up of a new road and motor vehicle traffic safety office in the Department, and also when you anticipate the proclamation of Part III of the Act.

• 1015

Mr. Hellyer: I would not want to give a specific date but we have had discussions internally on this subject as recently as last week and it is my hope that we will be in a position to move very quickly. We have given an undertaking, however, that before Part III is proclaimed and the regulations relating to it are proclaimed that we will have a meeting or further consultation with the provincial ministers so that they will be aware of what we plan and will have an opportunity to discuss with us the implications of the proclamation. I am not just sure how long this will take but, hopefully, it can be done fairly soon so that everyone will know exactly where they stand.

Mr. McGrath: Mr. Chairman, I would gladly welcome supplementary questions. The Committee is aware of my generosity in this regard. I do not want to be accused of hogging all the time available. I do have a number of further questions on this particular area.

The Chairman: Would you rather come back for the second round, Mr. McGrath?

Mr. McGrath: I would like to finish this particular item, if you do not mind.

The Chairman: That is all right.

Mr. McGrath: What would be the situation vis-à-vis this new Directorate of Road and Motor Vehicle Safety with the proclamation of Part III of the Act?

[Interprétation]

que toute tarification correspondra à ce que la plupart des gens jugent très raisonnables.

Mr. McGrath: Avez-vous eu des entretiens avec le gouvernement de l'Île-du-Prince-Édouard au sujet de la tarification?

Mr. Hellyer: Oui.

Mr. McGrath: Est-ce qu'elle sera mise en vigueur cette année?

Mr. Hellyer: Je l'espère.

Mr. McGrath: Vous m'excuserez si mes questions ne suivent pas l'ordre de votre déclaration, mais me permettez-vous de vous poser une question relative à l'aménagement d'une nouvelle route et d'un bureau de la sécurité routière au Ministère, et quand, pensez-vous, la proclamation de la troisième partie de la Loi aura-t-elle lieu?

Mr. Hellyer: Je ne voudrais pas vous donner de date précise, mais nous avons tenu des débats au Ministère, la semaine dernière, et j'espère que nous serons en mesure d'agir très rapidement. Toutefois, avant la proclamation de la Partie III et des règlements afférents, nous tiendrons une réunion ou d'autres consultations avec les ministres provinciaux pour qu'ils sachent ce que nous prévoyons et qu'ils aient l'occasion de discuter avec nous des implications de cette proclamation. Je ne suis pas sûr du temps qu'il faudra pour le faire, mais nous espérons que cela pourra être fait assez rapidement pour que tout le monde sache au juste à quoi s'en tenir.

Mr. McGrath: Monsieur le président, je serais très heureux que l'on pose des questions complémentaires. On connaît très bien ma générosité à cet égard. Je ne veux pas qu'on m'accuse de monopoliser le micro mais j'ai un certain nombre de questions à poser dans ce domaine.

Le président: Est-ce que vous ne préféreriez pas revenir au deuxième tour?

Mr. McGrath: Je préfère terminer ce poste, si vous n'avez pas d'objection.

Le président: Sûrement.

Mr. McGrath: Quelle serait la situation de la nouvelle direction générale pour la sécurité routière, avec la proclamation de la Partie III de la Loi?

[Text]

Mr. Hellyer: It really is not directly affected. The new Directorate is concerned with safety and with research in that field. As I indicated, the role concurred in by the provincial ministers, was a co-ordinating one, a role of international relations and making sure to the maximum extent possible that we co-operate with other countries to achieve the greatest amount of uniformity consistent with our national interests, and that we introduce in Parliament legislation which will enforce safety standards at the point of manufacture or at the point of importation into Canada.

This Directorate is not really affected by the proclamation or lack of proclamation of Part III of the National Transportation Act.

Mr. McGrath: In this area of motor vehicle traffic safety and safety features on motor vehicles is there any conflict with the new responsibilities under the new Department of Consumer and Corporate Affairs?

Mr. Hellyer: No, I do not think so. We have the co-ordinating role in the Department of Transport. In other words, if you were using other language, I suppose it would be the opposite principal interest. There are other departments which have an interest and they are co-ordinated by us. For example, the Department of National Health and Welfare has an interest in exhaust gas emission and so on. Some of these things will continue to be performed by the individual departments but in consultation with us and under our general co-ordination.

Mr. McGrath: Mr. Chairman, when can the people of Canada expect some legislative action in the area of automobile safety?

Mr. Hellyer: All I can do is express the hope that this legislation will be referred to in the next Speech from the Throne and introduced at the next session of Parliament. I cannot see any reason that this should not be done. I suppose one is not supposed to forecast what will be in future Speeches from the Throne but we have the approval and the co-operation of the provinces, we now have the Directorate, and there is no reason I can see that this should not be presented to Parliament at its next session.

Mr. Pringle: Mr. Chairman, may I ask a supplementary with Mr. McGrath's permission?

[Interpretation]

M. Hellyer: Elle n'est pas touchée directement. La nouvelle direction générale s'occupe essentiellement de la sécurité et de la recherche dans ce domaine. Le rôle convenu avec les ministres provinciaux, est un rôle de coordination, un rôle de relations internationale qui vise à s'assurer, dans la mesure du possible, que nous collaborerons avec d'autres pays dans le but d'arriver à la plus grande uniformité possible, conformément à nos intérêts nationaux, et que nous présenterons au Parlement une législation qui mettra en vigueur des normes de sécurité au moment de l'importation ou de la fabrication au Canada.

La direction générale n'est pas vraiment touchée par la proclamation ou la non-proclamation de la Partie III de la Loi nationale des transports.

M. McGrath: Pour ce qui est du secteur de la sécurité routière pour les véhicules à moteur et des règles de sécurité des véhicules à moteur, y a-t-il conflit avec les fonctions du nouveau ministère de la Consommation et des Corporations?

M. Hellyer: Non, je ne crois pas. Le ministère des Transports joue un rôle de coordination. En d'autres mots, j'imagine que, si vous parliez une autre langue, il y aurait des intérêts principaux contraires. Il y a d'autres ministères intéressés qui tombent sous notre coordination. Ainsi, le ministère de la Santé nationale et du Bien-être social est intéressé par le dégagement des gaz d'échappement et ainsi de suite. Quelques-unes de ces fonctions seront remplies par chaque ministère, avec notre consultation et suivant notre coordination générale.

M. McGrath: Monsieur le président, quand la population canadienne peut-elle s'attendre à ce que l'on prenne des mesures législatives dans le domaine de la sécurité routière?

M. Hellyer: Tout ce que je puis faire, c'est de formuler l'espoir que cette mesure législative sera mentionnée dans le prochain discours du trône et qu'elle sera mise en vigueur à la prochaine législature. Je ne vois pas pourquoi on ne le ferait pas. On n'est pas censé prévoir ce qui figurera au futur discours du trône, mais nous avons l'approbation et la collaboration des provinces. Nous avons maintenant une direction générale et je ne vois pas pourquoi on ne pourrait pas présenter ce projet de loi à la prochaine session du Parlement.

M. Pringle: Avec la permission de monsieur McGrath, je voudrais poser une question complémentaire.

[Texte]

The Chairman: Mr. Pringle, would you wait until Mr. McGrath has finished his questions.

Mr. McGrath: Mr. Hellyer, you have teased us. Can you be a little more specific on what the government has in mind in the area of automobile safety?

Mr. Hellyer: The legislation would give the government authority to impose safety standards at the manufacturers' or importation level. It would be general legislation because naturally regulations would have to be changed constantly as new research took place in the field of automobile safety.

Mr. McGrath: Would you go beyond what has taken place in the United States in this area?

• 1020

Mr. Hellyer: I do not think one should speculate too much about that. There is a real interest in keeping the regulations in the two countries as near identical as possible. The reasons are obvious—lower production costs, the fact that many of the cars and parts flow back and forth across the border freely under the Canada-United States automobile trade pact, and the stockpiling and availability of replacement parts. I think we want to keep our standards as near identical with those of the United States as possible. At the same time I think we must insist on having the right to impose different standards if we feel that it is essential in the interests of the people of our country. I would say in summation that an effort will be made to co-ordinate our regulations with United States officials in advance, to try to achieve the maximum of uniformity. But if there was not agreement on a particular item and it was felt by other countries that it was in their interest to have a variation on a particular point, this would be done.

Mr. McGrath: Mr. Chairman, rather than go on to another subject which I have, perhaps the Committee would want to develop this one. I certainly yield the floor for that.

The Chairman: Mr. Pringle?

Mr. Pringle: Mr. Chairman, I would like to thank Mr. McGrath for asking my supplementary. In his pursual of regulations, my question was going to be whether we felt that we were at the point in research where we should step right in and start legislating regulations with regard to automobile safety, or if maybe we should be going just a little bit

[Interprétation]

Le président: Si vous voulez bien attendre que monsieur McGrath ait terminé.

M. McGrath: Monsieur Hellyer, vous nous avez un peu taquiné. Pourriez-vous préciser la position du gouvernement dans le domaine de la sécurité routière?

M. Hellyer: La législation permettra au gouvernement d'imposer des normes de sécurité à l'étape de la fabrication ou de l'importation. Ce serait une mesure législative générale parce qu'évidemment, les règlements devront être modifiés au fur et à mesure que la recherche fera des progrès dans ce domaine.

M. McGrath: Est-ce que vous auriez dépassé les perfectionnements réalisés aux États-Unis dans le même secteur?

M. Hellyer: Je ne crois pas que l'on doive trop spéculer sur cette question. Il y a intérêt à ce que les règlements des deux pays soient aussi proches que possible. Les raisons sont bien évidentes: le coût de production moins élevé, la circulation libre des véhicules à moteur et des pièces entre les deux pays en vertu de l'Accord canado-américain sur les produits de l'automobile, l'entreposage et la disponibilité des pièces de rechange. Aussi, nous voulons maintenir nos normes aussi proches que possible des normes américaines. En même temps, je pense qu'il nous faut insister sur le fait que nous devons avoir le droit d'imposer des normes distinctes si nous croyons qu'il est de l'intérêt de la population de le faire. En résumé, je dirais que nous essaierons de coordonner nos règlements, avec les hauts fonctionnaires américains, à l'avance, afin d'obtenir la plus grande uniformité possible. Si on ne s'entendait pas sur certains points, et que d'autres pays auraient avantage à changer ces points, on pourrait faire des ajustements.

M. McGrath: Monsieur le président, plutôt que de passer à un autre sujet, peut-être le Comité aimerait-il élaborer un peu plus là-dessus et sur celui-ci; dans ce cas, je cède la parole à quelqu'un d'autre.

Le président: Monsieur Pringle?

M. Pringle: Monsieur le président, je désire remercier M. McGrath d'avoir posé ma question supplémentaire. Ma question devrait être la suivante: devrait-on commencer à édicter des règlements concernant la sécurité des automobiles, ou devrions-nous attendre un peu jusqu'à ce que notre recherche soit faite et soit coordonnée avec le travail déjà en

[Text]

slower, and make sure that our research is done and that we are co-ordinating with those people who are doing this work so that we are ready for regulations.

Mr. Hellyer: We really have a starting point in that the major automobile manufacturers have voluntarily agreed to apply in Canada now the same standards that are applied in the United States. So this would be the starting point of regulations, and any additional requirements or any changes in the requirements would really be in relation to that starting point. But what we must have, I think, is general permissive legislation which would permit regulations to be established and to cope with changes and requirements from time to time. Mr. Stoner, do you have something that you would like to add?

Mr. O. G. Stoner (Deputy Minister, Department of Transport): On the fundamental point that you raised about research, Mr. Pringle, I think part of the work of the office will be devoted to research and I think the activities will be co-ordinated with what other countries are doing.

Mr. Hellyer: I would not want to give the impression that no work has been done, because the Department of Industry, I think it was, have had a group which has established standards for Government of Canada purchases. And these constituted the first move, really, in the direction of establishing standards in Canada. They were limited to Government of Canada purchases, but they have in fact been applied much more broadly.

Mr. Pringle: Mr. Chairman, I am finished with the subject of research. I have some other questions on another subject.

The Chairman: Mr. Skoberg.

Mr. Skoberg: I would like to ask the Minister what authority is investigating the recent CNR wreck out of Toronto, in which two people lost their...

Mr. Hellyer: I think it is being investigated by three different authorities. It being investigated by the Canadian Transport Commission, by the CNR, and I think by the Toronto Metropolitan Police.

Mr. Skoberg: Do you not think that if there is some indication of sabotage, the Attorney General's Department should be involved in this, and you directly through your Department should institute this type of inquiry?

Mr. Hellyer: I think I would have confidence in the inquiry being done by the

[Interpretation]

route pour que nous soyons prêts à édicter ces règlements.

M. Hellyer: Nous avons déjà un point de départ, en ce sens que les principaux fabricants de véhicules-moteur ont volontairement convenu d'appliquer au Canada les mêmes normes que celles qui sont déjà appliquées aux États-Unis. Ce sera donc là un point de départ des règlements, et toute modification ou exigences additionnelles se rapporteraient à ce point de départ. Tout d'abord, il nous faut une législation facultative générale qui permettrait d'établir des règlements et de faire des modifications de temps à autre. Monsieur Stoner, auriez-vous quelque chose à ajouter?

M. O. G. Stoner (sous-ministre des Transports): Monsieur Pringle, au sujet de votre observation sur la recherche, je crois qu'une partie de notre travail sera consacrée à la recherche et que les activités seront coordonnées avec celles des autres pays.

M. Hellyer: Je ne voudrais pas créer l'impression qu'aucun travail n'a été fait, parce qu'au ministère de l'Industrie, je pense, il y a un groupe qui a établi des normes pour les achats du gouvernement canadien. Ils ont fait le premier pas dans cette voie. Il s'agissait uniquement des achats du gouvernement, mais les normes ont été appliquées d'une façon beaucoup plus générale.

M. Pringle: J'aurais d'autres questions à poser sur un autre sujet, mais j'ai terminé en ce qui concerne la recherche.

Le président: Monsieur Skoberg.

M. Skoberg: Je voudrais demander au ministre quelles autorités font enquête dans le déraillement du train à Toronto où deux personnes ont perdu la vie.

M. Hellyer: Je pense que cela fait l'objet d'une enquête par trois organismes différents, soit la Commission canadienne des transports, le National-Canadien et la police métropolitaine de Toronto.

M. Skoberg: Ne croyez-vous pas qu'il y ait possibilité de sabotage et qu'alors le Procureur général devrait participer à l'enquête, et que votre ministère devrait mettre en marche ce genre d'enquête?

M. Hellyer: Je pense que je puis faire confiance à la Commission canadienne des

[Texte]

Canadian Transport Commission who are very much concerned with all accidents.

Mr. Skoberg: Do you have actually anybody on the Canadian Transport Commission with the qualifications to conduct this type of inquiry if there is sabotage?

Mr. Hellyer: I think certainly the—certain aspects of the inquiry, yes. There may be certain aspects of it which are primarily within the area of a police investigation. Some of our people are very skillful in all aspects of investigation, so I do not think you could say that they would not have the ability or the qualifications to investigate. But this particular accident—and what little I know about it—indicates to me that it will be very difficult to find out—not what happened because this is pretty obvious—but maybe to carry it the next step and find out who is primarily responsible for it.

• 1025

Mr. Skoberg: I can appreciate the fact that you would have people on the CTC staff who are qualified to determine the cause, but whether or not they could pursue it further than that is what I am wondering about.

Mr. Hellyer: It is really—if the allegations are correct, it is really a criminal matter and it would be investigated in the normal course by the police under the direction of the Attorney General of Ontario.

Mr. Skoberg: At this time you are not going to request that this action be taken insofar as you are concerned?

Mr. Hellyer: I think the only time we would have to make suggestions would be if in our opinion something was not being done which we felt should be. But assuming that the various investigatory bodies, including the police, do the job that I anticipate they will do, then anything that we would do in addition would be just redundant duplication.

Mr. Skoberg: You may remember, Mr. Minister, that on January 8 I directed a letter to your office asking for an investigation into the causes of the many accidents throughout Canada on the railways. The final acknowledgement was on February 21, and I will read a portion of this letter to renew your memory and my own.

There is also a continuing review of the new approach by the railways to car inspection by the use of central repair and inspection points, in order to ensure that no loss in safety is attributable to the new system.

[Interprétation]

transports, qui est très préoccupée d'accidents.

M. Skoberg: Est-ce qu'il y a des personnes de la Commission canadienne des transports qui peuvent faire ce genre d'enquête, s'il y a sabotage?

M. Hellyer: Je pense que le personnel de la Commission peut se charger de certains aspects de l'enquête, mais il y en a d'autres qui sont essentiellement du domaine de la police. Certains des nôtres sont très compétents dans différents genres d'enquêtes; je ne crois pas qu'on puisse dire qu'ils n'auraient pas la compétence ou les qualifications pour faire enquête. Toutefois cet accident, et le peu que j'en sache, m'indique qu'il serait très difficile, non pas de découvrir ce qui s'est produit, parce que c'est bien évident, mais peut-être de pousser plus loin et trouver qui en est responsable.

M. Skoberg: Je vois bien qu'il y a des membres de la Commission canadienne des transports qui sont compétents pour déterminer la cause, mais est-ce qu'ils pourraient poursuivre plus longuement cette enquête? C'est ce qui m'inquiète.

M. Hellyer: Si les accusations sont justes, c'est du domaine du criminel. Cela fera l'objet d'une enquête policière sous la direction du Procureur général de l'Ontario.

M. Skoberg: En ce moment, vous n'avez pas demandé que ces dispositions soient prises?

M. Hellyer: Je pense que le seul moment où nous pourrions faire des propositions, ce sera si quelque chose est omis et qu'à notre avis cela devrait être fait. Si les divers organismes, dont la police, font le travail qu'on peut attendre d'eux, tout ce que nous ferions deviendrait double emploi.

M. Skoberg: Vous vous souviendrez probablement, monsieur le ministre, que j'avais demandé par écrit à votre bureau, le 8 janvier, une enquête sur les causes des divers accidents de chemin de fer qui se produisent partout au Canada. Le 21 février, j'ai reçu un dernier accusé de réception, et je devrai me référer à une partie de cette lettre pour rafraîchir votre mémoire ainsi que la mienne. Dans cette lettre, vous dites: «qu'on revoit constamment la nouvelle façon dont les compagnies ferroviaires envisagent l'inspection des wagons, au moyen de centres de réparations et de points de contrôle, afin d'assurer

[Text]

[Interpretation]

qu'il n'y a aucune baisse de la sécurité en raison du nouveau système».

I am wondering, Mr. Minister, just how many people are involved in ensuring that this type of car inspection is being carried on throughout Canada now with the elimination of the majority of the checking points that we do know of throughout Canada.

Mr. Hellyer: I could not say. I think we would have to get the answer to that question from the railways. But I can assure you that the CTC is doing an exhaustive investigation into the system. I have not had the report back from them yet, but I have indicated to them my concern, both before and at the time of receipt of your letter. And I have discussed it with the Chairman of the Canadian Transport Commission and I have been assured that no stone would be left unturned to find out whether in fact the procedures are adequately safe or not.

Mr. Skoberg: This letter, Mr. Minister, came from your office over your signature on February 21 and there is another point that you did bring out. And I will have to read this portion again as well.

Your suggestion that representatives of the railways' employees should be involved in determining the causes for the increasing number of railway accidents to counter-balance the one-sided presentations of the railway companies indicates a misunderstanding of the nature of investigations that are made into railway accidents.

Mr. Minister, I believe you will possibly realize I have spent 25 years on the railroad, and I have been on the side of the employees when statements have been taken from the officials of the company. I have yet to see any representatives from the Canadian Transport Committee present at the making of those statements. I have yet to see an opportunity for the employees affected in mishaps to present their side to an impartial body, supposedly, and I am just wondering why you would indicate in this letter that there is ample opportunity to hear the representations from both sides of the situation when there is an accident.

The reason I asked if there should not be some accredited railway representatives, which would naturally be the Canadian Railway Labour Executives' Association, was that they then would be involved in the actual determining of the causes of these accidents. To suggest that the CTC receive statements from employees, and that this is an impartial

Je me demande, monsieur le ministre, combien de personnes sont engagées dans ce genre d'inspection à travers le Canada à l'heure actuelle, compte tenu de l'élimination de la majorité des points d'inspection que nous connaissons au Canada.

M. Hellyer: Je ne saurais le dire. Je crois qu'on devrait obtenir la réponse des chemins de fer. Je puis vous assurer que la CTC mène une enquête intensive sur le système. Je n'ai pas encore reçu le rapport, mais j'ai déjà indiqué à la CTC que je m'en préoccupais, quand j'ai reçu votre lettre et auparavant. J'en ai discuté avec le président de la Commission canadienne des transports et il m'a assuré qu'on ferait tout ce qui est possible pour déterminer si oui ou non les méthodes sont suffisantes.

M. Skoberg: Cette lettre m'est venue de votre bureau, monsieur le ministre, signée par vous le 21 février. Elle contient un autre point que vous avez soulevé. Vous dites que: «ma proposition de faire participer les employés des chemins de fer aux enquêtes pour déterminer la cause des accidents de plus en plus nombreux, afin de contrebalancer la partialité des compagnies ferroviaires, démontre qu'on ne comprend pas la nature des enquêtes en question.»

Monsieur le ministre, je crois que vous comprendrez que j'ai passé vingt-cinq ans à l'emploi des chemins de fer et que j'ai pris la part des employés lorsque les déclarations ont été prises uniquement des agents de la compagnie. Aucun représentant de la Commission n'a été présent lors de l'élaboration de ces déclarations. Les employés en cause dans ces accidents n'ont jamais pu présenter leur cause devant un organisme objectif. Je me demande pourquoi vous me dites dans votre lettre que toutes les chances existent d'entendre les deux versions de l'affaire lors d'un accident.

La raison pour laquelle j'ai demandé s'il ne devrait pas y avoir un représentant accrédité, qui serait nécessairement de la *Canadian Railway Labour Executives Association*, était qu'alors ces gens seraient directement actifs dans la détermination des causes de ces accidents. Proposer que la Commission reçoive des déclarations des employés, et qu'il s'agit

[Texte]

method of determining accidents, I believe misses the point completely.

Mr. Hellyer: Did you pose this question to the Chairman of the Canadian Transport Commission?

Mr. Skoberg: I was not here, but this is your letter, Mr. Minister, not one from the Chairman of the Canadian Transport Commission.

• 1030

Mr. Hellyer: First of all, although I think it is a good idea to get evidence from associations, and I believe this is a good thing to do, I think often you can get as good or even better information from individuals directly concerned. And I assume—if I am wrong, I would be interested to know—that individual employees who are thoroughly familiar with what takes place would in fact be asked so that their information would be included in the investigations.

Mr. Skoberg: Is it your thought at this time, Mr. Minister, that individual employees or their accredited representatives are asked by members of the Canadian Transport Commission when they are investigating these accidents?

Mr. Hellyer: I think that is the implied assumption in the letter, that they would be.

Mr. Skoberg: I would suggest, very sincerely, that you have a very close look at this particular question.

Mr. Hellyer: I would be glad to, because if that is not the case, I would be very much interested to know why.

Mr. Skoberg: You have also suggested of course in your letter to me under date of February 21, that if the Standing Committee on Transport and Communications should conduct an investigation is something that we would have to determine as a Committee. I whole-heartedly agree with you on that particular statement. I have a thick file of mishaps that have happened since the original ones. There was one very recently near Moose Jaw where three diesels went into the river and there was no track maintenance at all. I think many of these things that we know of throughout the country should come to your attention.

Mr. Hellyer: Correct.

Mr. Skoberg: I have one other point, Mr. Minister, in regard to a communication I had referred to about available space on the Canadian Pacific passenger train, The Canadian.

[Interprétation]

là d'une méthode impartiale de déterminer la cause de ces accidents, est, à mon sens, à côté du sujet.

Mr. Hellyer: Avez-vous posé cette question au président de la Commission canadienne des transports?

Mr. Skoberg: Je n'étais pas là, mais il s'agit de votre lettre et non pas celle du président de la Commission.

Mr. Hellyer: Tout d'abord, même si je trouve que c'est une excellente idée d'obtenir les témoignages des associations, ce qui est fort bien, je pense qu'il est souvent possible d'obtenir d'aussi bons renseignements, sinon meilleurs, de la part des particuliers en cause. Si je me trompe je serais intéressé à le savoir, mais je crois que les employés individuels qui connaissent très bien ce qui s'est passé seraient interrogés à ce sujet au cours de l'enquête.

Mr. Skoberg: Croyez-vous à l'heure actuelle, monsieur le ministre, que les employés individuels ou les représentants accrédités sont effectivement interrogés par la Commission canadienne des transports lors de l'enquête?

Mr. Hellyer: Je crois que c'est là ce que suppose la lettre.

Mr. Skoberg: Je propose très sincèrement que vous examiniez attentivement cette situation.

Mr. Hellyer: Bien sûr. Si ce n'est pas le cas, je serais très intéressé à savoir pourquoi pas.

Mr. Skoberg: Évidemment, vous avez aussi suggéré dans votre lettre qui m'a été adressée le 21 février, que si le Comité permanent des transports et des communications doit instituer une enquête, cela doit être déterminé par le Comité. Je suis tout à fait d'accord avec vous, sur ce point. J'ai tout un dossier d'accidents qui se sont produits depuis les premiers. Tout récemment, près de Moose Jaw, trois locomotives diesel ont plongé dans la rivière; la voie n'était pas entretenue. Je crois que plusieurs de ces choses, dont nous sommes au courant, devraient être portées à notre attention.

Mr. Hellyer: C'est exact.

Mr. Skoberg: Un autre point, maintenant, monsieur le ministre, en ce qui a trait à une communication que j'ai reçue au sujet de l'espace disponible sur le train-voyageurs du Pacifique-Canadien, *The Canadian*.

[Text]

When Mr. Pickergill was here some time ago I asked whether or not they could downgrade that passenger service to the extent that there would not be enough room on it for people to obtain space, and therefore apply for the abandonment in a very short time. The answer that we received, Mr. Minister, was that a review of the passengers now being handled on these trains indicates that on the average there is a surplus of accommodation over and above the space sold. I would suggest, and again very respectfully, that you cannot have people from the Department riding the trains, talking to the people who were fortunate enough to obtain space, and suggest that there is ample space available. We have ample evidence throughout Canada at this time as well, that not only do they want to ride these trains if they could get on, but they cannot obtain reservations.

I think the same thing applies in regard to Newfoundland too at this particular time. I would like to ask your opinion on whether or not you think there should be some type of participative democracy used in Canada at this time to allow people to indicate whether or not they are trying to obtain space on these trains? This could apply to both CN and CP.

Mr. Hellyer: I think it would be interesting to know, and a very useful exercise for the Canadian Transport Commission. One has to be careful to distinguish between people who have attempted to get space on the train and others who would expect space to be available on the two or three days a year that they might want to use it when weather conditions make flying and other means of transportation impossible. There is a dividing line here which is very important.

One of the problems with rail transportation, of course, is that many people who want it to be available do not, in fact, use it. I am not suggesting at all that that is the case with The Canadian. I am just putting this as a general proposition which I have observed with a number of people; I am inclined to feel that way, myself.

It is, of course, essential for the CTC to know what the real traffic potential is in determining what policy should be adopted in respect to passenger trains.

Mr. Skoberg: Were you present, Mr. Minister, when the Canadian Pacific were able to take off The Dominion passenger train?

Mr. Hellyer: Was I present?

[Interpretation]

Lorsque M. Pickergill s'est présenté devant le Comité, récemment, je lui ai demandé s'il était possible que la compagnie agisse de telle sorte qu'il n'y ait plus suffisamment d'espace pour les passagers, puis demande la permission d'abandonner le service. On nous a répondu, monsieur le ministre, que règle générale il y a plus d'espace disponible que de clients. Je crois qu'il serait impossible aux représentants du ministère de monter à bord des trains, de parler à ceux qui ont eu la chance d'obtenir une place, et de conclure qu'il y a suffisamment d'espace. Nous avons suffisamment de preuves pour affirmer que non seulement, partout au Canada, les gens veulent voyager par train mais qu'ils ne peuvent obtenir de réservations.

Et je crois que la même situation existe à Terre-Neuve, à l'heure actuelle. J'aimerais vous demander si vous croyez qu'il serait possible de demander à la population canadienne si elle tente, présentement, d'obtenir des sièges à bord des trains. Ceci s'appliquerait au CN et au CP.

M. Hellyer: Je crois que ce serait très intéressant de le savoir et que le renseignement serait très utile à la Commission canadienne des transports. Il faut distinguer entre ceux qui essaient d'obtenir un siège à bord d'un train et les autres qui s'attendent que l'espace soit disponible lorsqu'il est impossible de voyager par avion ou d'utiliser les autres modes de transport. Il y a certainement une ligne de démarcation ici qui est très importante.

L'un des problèmes inhérents au transport ferroviaire, c'est que plusieurs des personnes qui prétendent qu'il devrait y avoir de l'espace, n'utilisent pas le train. Je ne dis pas que c'est le cas pour le *Canadian*. Il s'agit tout simplement d'une situation que j'ai remarquée. Plusieurs personnes pensent ainsi et je suis moi-même porté à penser de la même façon.

Il est essentiel que la CCT sache quelles sont les possibilités afin de pouvoir établir une politique pour ce qui est du service-voyageurs.

M. Skoberg: Étiez-vous présent, monsieur le ministre, lorsque le Pacifique Canadien a obtenu la permission d'abandonner le *Dominion*?

M. Hellyer: Est-ce que j'étais présent?

[Texte]

Mr. Skoberg: Yes. You were in the House at that time but in which department?

Mr. Hellyer: That is a question that I cannot answer. I can guess, and say I was probably in the House and likely Minister of National Defence, but I am not sure.

Mr. Skoberg: The reason I mention that, Mr. Minister, is that I wish you to read the evidence at that particular time and see the same type of action now being taken by the Canadian Pacific in getting rid of The Canadian. It just follows along the line completely.

• 1035

Mr. Minister, you refer on page 13 of your submission this morning to a special Task Force, consisting of both people from outside the Department and the Public Service and representatives of the Department. How many people are on this Task Force, and which people from outside of the Department have you appointed to this Task Force.

Mr. Hellyer: I will ask Mr. Stoner to answer this question. He is really the Chairman of it and perhaps he would like to speak to it.

Mr. Stoner: The two co-chairmen from outside the Department are Mr. Arthur Bailey of the Treasury Board, who is a public servant, and Mr. John Gratwick of the Canadian National Railways. In addition, Dean Fleck, the Associate Dean of Public Administration at York University, is a member. The remaining members of the Task Force are from within the Department; there are about four of them.

Mr. Skoberg: In other words, you have no public members on there, if I understand you correctly?

Mr. Stoner: Yes, Mr. Fleck, the Associate Dean of Public Administration at York University.

Mr. Skoberg: How many people make up this Task Force, and how much time is being spent by this force at this time in determining the policy you are suggesting here?

Mr. Stoner: There are a total of eight people on the Task Force and they are contributing roughly half of their time now to the exercise.

[Interprétation]

M. Skoberg: Oui. Vous étiez à la Chambre à ce moment-là, mais quel était votre ministère?

M. Hellyer: Je ne saurais vous répondre. Je pourrais peut-être deviner et vous dire que j'étais probablement en Chambre et ministre de la Défense nationale.

M. Skoberg: La raison pour laquelle je pose la question c'est que je voudrais que vous lisiez les témoignages déposés à ce moment-là et que vous réalisiez que le CP utilise la même méthode pour se débarrasser du Canadien. La situation est identique.

Dans le mémoire que vous nous avez soumis, ce matin, monsieur le ministre, vous parlez de la création d'un groupe spécial d'étude, comprenant aussi bien des membres de l'extérieur du Ministère et de la Fonction publique que des représentants du Ministère. Combien de personnes forment le groupe d'étude et quels sont les gens de l'extérieur du ministère que vous avez nommés à ce groupe d'étude?

M. Hellyer: Je vais demander à M. Stoner de vous répondre. Il est vraiment le président de ce groupe d'étude.

M. Stoner: Les deux co-présidents sont de l'extérieur, M. Arthur Bailey du Conseil du Trésor et M. John Sratwick des Chemins de fer nationaux du Canada. De plus, M. Fleck, le doyen associé de la faculté d'administration publique de l'Université York, est membre de ce groupe. Les autres membres viennent du ministère. Il y en a environ quatre.

M. Skoberg: Il n'y a pas de représentant du public, si j'ai bien compris.

M. Stoner: Oui, monsieur Fleck, le doyen associé de la faculté d'administration publique à l'université York.

M. Skoberg: Combien de gens composent ce groupe d'étude? Combien de temps consacrent-ils à l'élaboration de cette politique que vous préconisez?

M. Stoner: Il y a un total de huit personnes qui forment ce groupe d'étude. Elles consacrent environ la moitié de leur temps, à l'heure actuelle, à cette fin.

[Text]

Mr. Skoberg: Do you think there is any need to take a broader look at the over-all policy than the way you have determined it?

Mr. Stoner: I think the intention is, after this Task Force has moved along on its work, that they will perhaps be consulting with a broader group representing the transportation industries, possibly the unions, and so on, to try to get some idea of public reaction. Perhaps the Minister would like to say something more about that.

Mr. Skoberg: Just one other question then, Mr. Chairman and Mr. Minister. I understand that the railways have already announced their increase in fares and I presume from your statement previously that this has not been approved. Is that correct?

Mr. Hellyer: Which increase in fares?

Mr. Skoberg: Freight rates: less than car-load lots and the various other freight rates.

Mr. Hellyer: Are you referring to the Atlantic region?

Mr. Skoberg: I am referring to across Canada.

Mr. Hellyer: Across Canada there is no reason why they cannot increase them under the National Transportation Act; they are at perfect liberty to do this.

Mr. Skoberg: They do not have to come to the CTC whatsoever to present their case for such increase?

Mr. Hellyer: I do not think so, where there is competition. Mr. Hewson, would you like to reply to this?

Mr. Lorne Hewson (Director of Transportation Policy and Research Department of Transport): There is no necessity under the National Transportation Act now to seek approval in advance from the Canadian Transport Commission. However, under certain conditions it is spelled out in the Act that if increases are objected to, then the Canadian Transport Commission will hear the objection.

Mr. Skoberg: Does the Minister, at this time, consider that railway passenger traffic is a thing of the past, or are we going to be forward-looking enough to look at Britain, Japan and some of the other countries which

[Interpretation]

M. Skoberg: Croyez-vous qu'il serait nécessaire d'examiner plus à fond la politique générale, plutôt que de procéder comme vous l'avez indiqué?

M. Stoner: Je crois que nous nous attendons à ce que, une fois que le groupe aura amorcé son travail, il consulte l'industrie des transports elle-même, et peut-être même les syndicats pour obtenir la réaction du public. Peut-être le ministre voudrait-il élaborer.

M. Skoberg: Une dernière question, monsieur le président. Si j'ai bien compris, les chemins de fer ont déjà annoncé l'augmentation de leurs tarifs et, si j'ai bien compris, d'après votre déclaration, cela n'a pas été approuvé; ai-je raison?

M. Hellyer: De quelle augmentation parlez-vous?

M. Skoberg: Des tarifs-marchandises; les tarifs qui s'appliquent aux chargements de moins d'une wagonnée, et les autres tarifs-marchandises.

M. Hellyer: Est-ce que vous parlez de la région de l'Atlantique?

M. Skoberg: Je parle de l'ensemble du pays.

M. Hellyer: Pour ce qui est de l'ensemble du pays, il n'y a pas de raisons pour interdire aux chemins de fer, conformément à la *Loi nationale sur les transports* d'augmenter les tarifs. Ils peuvent très bien le faire.

M. Skoberg: Ils ne sont pas obligés de se présenter devant la Commission canadienne des transports pour obtenir son approbation?

M. Hellyer: Je ne crois pas, lorsqu'il y a concurrence. Monsieur Hewson, voudriez-vous répondre?

M. Lorne Hewson (directeur, Direction des méthodes et des recherches (transports)): Il n'est pas nécessaire, présentement, selon la *Loi nationale sur les transports* d'obtenir l'approbation préalable de la Commission. La loi déclare que, dans certaines circonstances et si quelqu'un s'oppose à l'augmentation, la Commission canadienne des transports entendra les objections.

M. Skoberg: Est-ce que le ministre estime, à l'heure actuelle, que le service ferroviaire pour voyageurs est chose du passé, ou serons-nous assez prévoyants pour jeter un œil du côté de la Grande-Bretagne, du Japon, et de

[Texte]

have realized that you are not going to put everybody in the air?

Mr. Hellyer: I think you have answered your own question.

Mr. Skoberg: I would like to get your opinion on it, Mr. Minister.

Mr. Hellyer: You just want me to confirm.

Mr. McGrath: I do not think you should give an opinion, Mr. Minister. It might be prejudicial to our recommendation in this regard.

Mr. Hellyer: The situation is much as you have described it, that in many cases there will be further reductions in rail passenger service where people are not using the service. It does not make much sense for people to pay for a service that they are not using. The tendency, on long haul travel, is to go by other means

At the same time, and this is an opinion based on experience elsewhere but also on common sense, as the urbanization of the world takes place, or of North America, or of Canada, if you want to reduce it to our own country, and as large numbers of people wish to travel between urban centres, I think

• 1040

there will be a tendency at sometime in the future to a greater use of ground transportation, rail, or some variation of it, whether it is air cushion vehicles or whatever it may be, I do not know; this will depend on technological advances that might take place in the meantime.

But, certainly, there is a trade-off on all these things. One of the reasons people go by air at the present time is because it is convenient and often faster. As soon as the total amount of time taken to go by air approximates the amount of time taken to go on the ground, then you have a competitive situation and more people look at the alternatives.

So that I think one can say that there will be a further reduction in the use of passenger trains in some areas, particularly in the longer haul, and then there will probably be the reintroduction in the longer run of new services, new rail or some other application of the same kind of technology on the ground, as the density of population increases, as the density of air traffic increases and as rail becomes more attractive in competition with other modes of transportation.

[Interprétation]

certaines autres pays qui ont réalisé, eux, que vous ne pouvez faire emprunter à tous la voie des airs?

M. Hellyer: Je crois que vous avez répondu à votre propre question.

M. Skoberg: Je voudrais votre opinion tout de même.

M. Hellyer: Vous voulez tout simplement une confirmation de ma part.

M. McGrath: Je crois que vous ne devriez pas formuler d'opinion, monsieur le ministre. Cela pourrait porter préjudice à nos recommandations à cet égard.

M. Hellyer: La situation est comme vous l'avez décrite en général. Dans plusieurs cas, il y aura d'autres réductions dans le service voyageur là où les gens n'emploient pas le service. Il n'est pas logique que les gens paient pour un service qu'ils n'emploient pas. La tendance, pour ce qui est des longs parcours, c'est d'utiliser d'autres modes de transport. De plus, et voici une opinion basée sur l'expérience des autres et fondée aussi sur le bon sens, au fur et à mesure que l'urbanisation se produit par tout le monde, en Amérique du Nord ou au Canada si vous voulez vous en tenir à notre seul pays, et alors que de plus en plus, nombre de personnes vou-

dront voyager entre les centres urbains, je crois alors qu'il y aura une tendance, à quelque moment de l'avenir, à recourir davantage au transport terrestre, que ce soit sur rails, sur coussin d'air, ou autrement. Tout dépendra des progrès technologiques.

Mais il y a certainement modification dans ce domaine. La plupart des gens voyagent par avion, à l'heure actuelle, tout simplement parce que c'est plus rapide et cela fait mieux leur affaire. Mais dès que pour se déplacer, il faut, au total, autant de temps dans les airs que sur terre vous avez une situation concurrentielle et plus de gens examinent les diverses possibilités.

Je crois qu'il est alors possible d'affirmer que nous assisterons à de nouvelles réductions dans le domaine de l'utilisation des trains de voyageurs dans certains secteurs, surtout pour les longs parcours, et ensuite, il y aura, probablement une réintroduction à la longue, de nouveaux services, de nouveaux services ferroviaires ou autres applications du même genre de technologie au sol, au fur et à mesure de l'augmentation de la densité de la population et de la densité du trafic aérien, et

[Text]

[Interpretation]

que la situation concurrentielle des chemins de fer devient plus avantageuse, comparative-ment à d'autres modes de transport.

Mr. Skoberg: Is it still the policy of Air Canada to continue not providing meals for our senior citizens who are travelling on half fare if there happen to be too many people on that plane?

M. Skoberg: Est-ce toujours la politique d'Air Canada de ne pas donner de repas aux personnes âgées qui voyagent à demi-place lorsqu'il y a trop de passagers?

Mr. Hellyer: I could not say. I do not have any indication as to what their policy is. I know that in practice sometimes they only have sufficient meals to cover the seats sold in advance and they may run short of meeting the requirements of some of the stand-by passengers. Whether or not this represents policy I do not know but I would be glad to try to find out.

M. Hellyer: Je ne pourrais dire. Je ne sais pas quelle est leur politique. Je sais qu'en pratique, parfois, ils n'ont suffisamment de repas que pour les réservations faites d'avance. Et alors, on pourra être un peu de court quand il s'agit des passagers de dernière minute. Je ne sais pas quelle est leur politique à l'heure actuelle, mais je pourrais m'informer.

Mr. Skoberg: Do they spell these people out as senior citizens when they determine who is going to get the extra meal that may be available?

M. Skoberg: Est-ce qu'on tient compte des personnes âgées lorsqu'on détermine qui va recevoir le repas supplémentaire que l'on peut servir?

Mr. Hellyer: I do not really know how they do it. I do not have any information on it except as a travelling passenger.

M. Hellyer: Je ne le sais pas vraiment. Je n'ai pas de renseignements là-dessus, sauf comme passager.

Mr. Skoberg: Would you appreciate the fact that this is certainly a disgusting situation, to say the least?

M. Skoberg: Est-ce que vous ne diriez pas que c'est là une situation révoltante pour ne pas dire plus?

Mr. Hellyer: I personally think that they should provide meals to all of their passengers unless there was some extenuating circumstance beyond their control.

M. Hellyer: Je crois qu'on devrait servir des repas à tous les passagers, à moins qu'il n'y ait une situation extraordinaire qui échappe à leur contrôle.

The Chairman: Mr. McGrath.

Le président: Monsieur McGrath.

Mr. McGrath: I wonder if I might suggest, in the interest of relevancy and making some sense out of our examination of the evidence and the estimates, that perhaps rather than jumping from subject to subject we develop a subject and then when we have explored it, go on to another subject. I had a number of questions on other areas and I yielded the floor because I thought other members wanted to develop the particular area that I was discussing at the time.

M. McGrath: Je me demande si je pourrais proposer que, dans les intérêts de la pertinence, et pour essayer d'avoir un peu de sens dans l'examen des témoignages et du budget, plutôt que de sauter d'un sujet à l'autre, est-ce que nous ne pourrions pas élaborer un sujet et ensuite une fois qu'on l'aurait épuisé, passer à un autre. J'avais plusieurs questions à poser sur d'autres sujets et j'ai cédé la parole, car je croyais que d'autres députés voulaient élaborer un peu plus le sujet que je me trouvais à discuter, à ce moment-là.

The Chairman: Mr. Allmand.

Le président: Monsieur Allmand.

Mr. Allmand: On that point, Mr. Chairman, maybe Mr. McGrath has a good suggestion—I do not know. How many days have we dedicated to the estimates of the Department of Transport. I have many questions and when you are referring to evidence in the printed Proceedings, if you are trying to see what the Minister has said—let us say I am asking some questions on air traffic control—and you do not let other people ask supplementaries,

M. Allmand: Monsieur le président, à ce sujet, M. McGrath a peut-être une bonne proposition à formuler—je ne sais pas. Combien de jours avons-nous consacré aux prévisions budgétaires du ministère des Transports? J'ai plusieurs questions moi-même à poser et lorsqu'on se réfère aux témoignages du compte rendu imprimé, si on veut essayer de voir ce que le ministre a dit, mettons, par exemple, que je pose une question sur le contrôle du

[Texte]

you will get air traffic control all over the Proceedings without getting the full picture. Then you will get some questions spread throughout the Proceedings, let us say on Maritime services. And maybe it would be good to try to...

Mr. McGrath: Apply the rule of relevancy, yes.

Mr. Allmand: ... exhaust one subject before going on to the next. I was going to ask some questions now on air services and I have other questions on other things. I think it would be better. I do not know what you think, Mr. Chairman or Mr. Minister.

Mr. Hellyer: I think, Mr. Chairman, if I might just put a word into this discussion, that during the first one or two sittings of the Committee, you might direct the questions to me or to Mr. Richardson that you would like to. Then we have with us the Deputy Minister and the Assistant Deputy Minister of air and Marine who are much better qualified to answer questions of detail with respect to those things. So that perhaps we could, in the first sitting or two, do the general items that you would like to address to us as ministers.

That does not mean we would not be glad to come back, of course, and discuss anything

1045

that you wanted to discuss. But it might be that you would then want to take an hour or two on the air services...

Mr. McGrath: That is precisely the point, Mr. Chairman, if I may interject. If we do not apply the rule of relevancy it means that we have to keep all of these officials here, not knowing when they are going to be called upon to assist the witness or to give evidence. And if I might just suggest this to you, we are now examining the estimates of the Department of Transport and if these estimates were being examined by the Committee of the whole in the House this rule would be applied and I think the same should apply to the Committee.

Mr. Skoberg: Mr. Chairman, it would appear to me that we could have had four questions asked and covered quite a bit of ground instead of something that really does not mean too much at this time.

The Chairman: I think you have had a fairly long time, Mr. Skoberg, to ask your

[Interprétation]

trafic aérien, et que les gens ne peuvent pas poser de questions supplémentaires, nous aurons discuté du contrôle du trafic aérien partout dans le compte rendu, sans avoir étudié la chose à fond. Ensuite, on aura, dispersées dans le compte rendu, des questions sur les services maritimes, par exemple. Il serait peut-être bon alors d'essayer de...

M. McGrath: D'appliquer la règle de la pertinence, oui.

M. Allmand: ... d'épuiser un sujet avant de passer à un autre. J'allais poser quelques questions sur les services aériens, et j'ai d'autres questions à poser sur d'autres sujets. Je crois que ce serait mieux ainsi. Je ne sais pas ce que vous en pensez, monsieur le président, ou monsieur le ministre.

M. Hellyer: Je crois, monsieur le président, si je peux ajouter un mot moi-même à la discussion, qu'au cours des deux premières séances du Comité, vous pourriez adresser vos questions à moi ou à M. Richardson, à votre guise. Nous avons alors avec nous le sous-ministre et le sous-ministre adjoint (Air et Marine) qui sont beaucoup plus en mesure de répondre aux questions de détail que moi-même. Ainsi, au cours des deux premières séances, nous pouvions discuter les questions d'ordre général que vous vouliez poser aux ministres.

Cela ne veut pas dire que nous ne voudrions pas revenir, un peu plus tard, pour discuter des questions que vous voudriez discuter, mais vous voudriez peut-être alors prendre une heure ou deux pour étudier les services aériens...

M. McGrath: C'est exactement le point que je soulevais, monsieur le président, si je peux intervenir. Si nous n'appliquons pas la règle de la pertinence, cela veut dire qu'il faudra tenir tous ces fonctionnaires à notre disposition ne sachant jamais quand ils seront obligés d'aider le témoin ou de témoigner eux-mêmes. Étant donné que nous examinons maintenant les prévisions budgétaires du ministère des Transports et si le Comité plénier de la Chambre examinait la question, la règle de la pertinence serait appliquée et je crois qu'on devrait l'appliquer ici aussi.

M. Skoberg: Monsieur le président, il me semble que nous aurions pu poser quatre questions et étudier beaucoup de sujets, au lieu d'étudier quelque chose qui ne veut pratiquement rien dire pour le moment?

Le président: Vous avez pris passablement de temps pour poser vos questions, monsieur

[Text]

questions. You should allow others. Would you prefer to proceed by items? I am in the hands of the Committee.

Mr. McGrath: It is just the rule of relevancy.

Mr. Allmand: Let us follow what the Minister suggests. I think we should do our general questioning and if I ask a question that he thinks the officials could answer in detail at the later meetings, I would be willing to suspend that question.

The Chairman: All right. Mr. Allmand.

Mr. Allmand: My first question deals with the nature and the status of the studies with respect to Air Canada. We heard in the summer that the government was studying the possibility of either making Air Canada a public company or merging it with CP Airlines or changing its structure, making it a quasi-public body. What is the present status of these studies and the nature of them? And are they proceeding?

Mr. Hellyer: There are different stages. Perhaps Mr. Richardson would be better qualified than I am to answer this but I might attempt an answer and then if I omit anything, he can feel free to add to it or to set me straight.

There is an immediate question of financing and how the company will be financed this year and in the immediate future. There is a question of the relationship between Air Canada and the Canadian National Railways and the Government of Canada and who should hold equity in Air Canada. And some of these things are under current examination in so far as the short run is concerned.

There is one additional area of interest and that is the powers of Air Canada to invest in companies in associated lines of pursuit. For example, at present they do not have the power to participate in a hotel arrangement, which most airlines of the world have. And it is a matter of interest as to whether or not they should have this power and if so, directly or indirectly, or how it should be done.

So these things, and specifically the three that I have mentioned, have been under active consideration by the government and hopefully some decisions will be taken in the not-too-distant future so that we can introduce legislation if legislation is required.

[Interpretation]

Skoberg; vous pourriez peut-être permettre à d'autres d'en poser. Préférez-vous y aller par sujets? Je vous laisse le soin de décider.

M. McGrath: Il s'agit tout simplement de la règle de la pertinence.

M. Allmand: Faisons ce qu'a proposé le ministre. Posons des questions générales et si je pose une question à laquelle, selon lui, les fonctionnaires pourraient répondre en détail plus tard, j'accepterais de réserver cette question.

Le président: Très bien. Monsieur Allmand.

M. Allmand: Ma première question a trait à la nature et à l'état des études au sujet d'Air Canada. Nous avons entendu, au cours de l'été, que le gouvernement étudiait la possibilité soit de rendre Air Canada une société publique, soit de la fusionner avec C.P. Airlines, soit de modifier ses structures, soit d'en faire un organisme quasi-public. Quel est l'état actuel de ces études, ainsi que leur nature, et est-ce qu'on les poursuit toujours?

M. Hellyer: Il y a diverses étapes. M. Richardson serait peut-être mieux en mesure que moi de vous répondre, mais je tenterai peut-être de vous répondre, et ensuite, si j'ai oublié quoi que ce soit, il pourra y ajouter quoi que ce soit, ou me corriger au besoin.

Il y a une question urgente de financement et le fait de savoir comment la compagnie sera financée cette année, et dans un avenir rapproché. Il y a aussi la question des relations entre les Chemins de fer nationaux, Air Canada, le gouvernement du Canada et ceux qui devraient être les actionnaires d'Air Canada. Certaines de ces choses font l'objet d'un examen courant en ce qui concerne les parcours moins longs.

Il y a un autre secteur d'intérêt, soit les pouvoirs d'Air Canada d'investir dans des compagnies, dans des lignes analogues ou connexes. Par exemple, à l'heure actuelle, Air Canada n'a pas le pouvoir de participer au financement d'un hôtel, alors que la plupart des lignes aériennes du monde ont ce pouvoir. C'est une question intéressante de savoir si oui ou non Air Canada devrait avoir ce pouvoir, et dans le cas de l'affirmative, directement ou indirectement, ou comment on devrait procéder.

Ces questions, et plus particulièrement les trois que j'ai mentionnées, font l'objet d'une considération active de la part du gouvernement. Nous espérons que certaines décisions seront prises très prochainement, afin que nous puissions présenter des mesures législatives au besoin.

[Texte]

Then the other questions that have been raised are of a much longer-range, more speculative nature. And that is, specifically, whether there should be one international air carrier or two. This has not been formally studied. What we are really addressing ourselves to is, I suppose, whether or not there should be a formal cost effectiveness study to look at this question and see whether or not we should address ourselves to it directly.

Perhaps there is one point I should make here. It has often been reported in the newspapers that you would not want to go back to a situation where there was no competition. This is absolutely right but the reference there is internally, in Canada, and there was never in anyone's dreaming or thinking any idea that there would not be competition in Canada. This issue was decided long ago and I think it is felt that you just must have some

• 1050

competition in order to provide the level of service the people require. That is a different subject, however, from the one as to whether or not you should have an international flight carrier, where the competition is with other international flight carriers.

Now, this whole area that I have just been discussing has not been the subject of a specific task force study or anything of that nature. You cannot prevent people from thinking about it, from wondering about it, from talking about it, from discussing it amongst themselves. And this has been going on—publicly, privately, in the House of Commons and other places—but not in the formal sense of saying, "Let us look at this now to see what the policy should be in the near future."

Therefore, in summation—and I hope I have not rambled too much on this—of the areas I mentioned at the outset—financing, and whether it should be done internally or externally, or both; the relationship between the parent and Air Canada; the stock ownership, and whether it should be Canadian National or the government of Canada; and the powers of the company—these matters have been under investigation. The others are mere speculation at the present time.

Mr. Allmand: I have one or two supplementary questions. I presume that the studies that are going on are being carried out jointly by your Department and Air Canada?

[Interprétation]

Ensuite, les autres questions qui ont été soulevées s'étendent sur un plus long terme et relèvent beaucoup plus du domaine de la spéculation, soit plus particulièrement, s'il devrait y avoir un seul transporteur aérien international ou deux. On n'a pas étudié officiellement cette question. Ce que nous essayons d'étudier à l'heure actuelle, je suppose, c'est si, oui ou non, il devrait y avoir une étude sur les frais, l'efficacité des coûts, pour voir si nous devrions directement étudier cet aspect de la question.

Il y a peut-être un point que je devrais mentionner, ici. On a souvent dit dans les journaux qu'on ne voudrait pas revenir à une situation où il n'y aurait pas de concurrence. C'est tout à fait exact, mais c'est interne tout de même, au Canada. Et personne n'a jamais songé à l'idée de ne pas avoir de concurrence, au Canada. Cette question a été décidée, il y a très longtemps, et on trouvait qu'il était essentiel d'avoir une certaine concurrence, afin de donner le niveau de service exigé par les gens. Mais c'est là une tout autre question que celle de savoir si vous devriez avoir un transporteur aérien international là où la concurrence se fait avec les transporteurs aériens de d'autres pays.

Tout ce domaine que je viens de discuter n'a pas fait l'objet d'une étude spéciale de la part du groupe de travail. On ne peut pas empêcher les gens d'y penser, d'en parler, d'en discuter entre eux, et cela se fait en public, en privé, à la Chambre des communes, et ailleurs, mais non pas de façon officielle, en disant: «examinons cette question maintenant pour voir quelle devrait être la politique et la ligne de conduite à suivre, dans un avenir rapproché.

Je crois donc, en conclusion, et j'espère qu'à ce sujet que je ne me suis pas trop éloigné des secteurs que j'ai mentionnés au tout début, la question de financement, qui consistait à établir si on devrait le faire du point de vue interne ou externe ou des deux à la fois ainsi que le rapport qui devrait exister entre la société mère et Air Canada, le droit de propriété des actions, et si ce devrait être le National-Canadien ou le gouvernement du Canada et quels sont les pouvoirs dont dispose la compagnie; ces questions font l'objet d'une enquête. Les autres choses sont de la pure spéculation à l'heure actuelle.

M. Allmand: Je voudrais poser une ou deux questions supplémentaires. Les études que l'on fait à l'heure actuelle, je présume que ces études sont conjointes entre votre ministère et Air Canada?

[Text]

Mr. Hellyer: Yes; they are very much involved in discussing them with us; and it is not just our Department. A number of departments are involved.

Mr. Allmand: Does your Department intend to initiate a study relative to the second series of questions—the problem of the international carrier?

Mr. Hellyer: I want to be careful in answering that one. No decision has been taken to do that, but we are considering the desirability of taking a decision. I do not want to mislead anyone. There are certain people who think that that question should be looked at, and that it would do no harm to do a cost-benefit study to show...

Mr. Allmand: It is not ruled out?

Mr. Hellyer: It is not ruled out. No decision has been taken to do it, but the possibility of doing it has not been ruled out. Is that a fair answer?

Mr. Allmand: Yes.

Mr. McGrath: May I ask a supplementary?

Mr. Allmand: Yes.

Mr. McGrath: What is the thinking of the Department on regional air carriers?

Mr. Hellyer: It is still...

The Chairman: Well, Mr. McGrath...

Mr. McGrath: Excuse me. Mr. Chairman, perhaps you do not think it is supplementary, but it relates to the thinking in the Department, we have reason to believe, relative to regional air carriers and, more particularly, the proposed merger of Nordair and EPA.

Mr. Hellyer: There has been no change in the departmental position since the policy was announced in the House by Mr. Pickersgill.

Hon. J. A. Richardson (Minister without Portfolio): Mr. Chairman and Mr. Hellyer, perhaps I might add to your comments, although I agree with the position exactly as you have stated it.

Perhaps this would be a good time to clear up what may have been a misunderstanding, created largely by the press and to some

[Interpretation]

M. Hellyer: Oui. Ils en discutent intensément avec notre ministère mais avec d'autres ministères aussi.

M. Allmand: Est-ce que votre ministère a l'intention de commencer une étude quant à la deuxième série de questions soit le problème du transporteur international?

M. Hellyer: Je voudrais être prudent en vous répondant. Je dirais qu'aucune décision n'a été prise de le faire, mais nous étudions la question de savoir s'il serait souhaitable de le faire, de prendre cette décision. Je ne veux pas induire qui que ce soit en erreur. Certains pensent que la question devrait être étudiée et que ça ne ferait aucun tort de faire étude des coûts et profits afin de démontrer...

M. Allmand: On n'a pas éliminé la possibilité.

M. Hellyer: On n'a pas éliminé la possibilité de le faire et aucune décision n'a été prise à ce sujet. Est-ce une réponse satisfaisante?

M. Allmand: Oui.

M. McGrath: Puis-je poser une question supplémentaire?

M. Allmand: Oui.

M. McGrath: Quelle est l'attitude du gouvernement vis-à-vis des transporteurs aériens régionaux?

M. Hellyer: C'est encore...

Le président: Bien, M. McGrath... peut-être

M. McGrath: Je m'excuse, M. le président. Peut-être pensez-vous que ce n'est pas une question supplémentaire mais elle se rapporte à ce que pense le Ministère; nous avons raison de croire, en ce qui a trait aux Transporteurs régionaux, et, plus particulièrement au fusionnement proposé de Nordair et de EPA.

M. Hellyer: Depuis que le changement a été annoncé à la Chambre par M. Pickersgill il n'y a pas eu de changement dans la politique du ministère.

L'hon. J. A. Richardson (ministre sans portefeuille): M. le président et M. Hellyer, je pourrais peut-être ajouter un mot à vos remarques, même si je suis d'accord avec l'attitude que vous avez énoncée. Je crois que ce serait peut-être le bon moment de dissiper un malentendu créé en grande partie par les journaux et jusqu'à un certain point à la

[Texte]

degree in the House, about my position on air policy.

Obviously, some statements were made during the election about the future financing of Air Canada, which is still a problem. One possible solution, both for Air Canada and CPA financing, as the Minister has said, would be to look at their international routes, but it was never a matter that was repeated frequently by me or thought of by me as the only alternative. I think it was blown up out of proportion by press stories and by certain questions in the House.

• 1055

As the Minister of Transport has just stated, the position is really in two stages. There are a series of matters coming forward all the time relative to Air Canada—and here I would only be repeating him—in relation to CNR and financing, and those I am involved in; but I am not heading a task force and I am not heading a Royal Commission. If anyone is expecting a...

Mr. McGrath: Royal Commissions are passé.

Mr. Richardson: ...a report that is suddenly going to change this, they are looking in vain.

I tried to make that clear as long ago as last October, in public statements, and I would just like to confirm, as the Minister has said, that I am involved with him in the day-to-day decisions on air policy, and we are examining the desirability of a more definitive study of air policy to try to bring together all of the various components that make up air policy at the present time. But there has been no decision to proceed formally with that kind of study.

Mr. Allmand: I want to question another aspect of air policy in relation to the Montreal airport. A few days ago we were informed of a report by a certain Professor Higgins of the University of Montreal. I was led to believe that this report was commissioned not only by the federal government but also by the provincial government and the City of Montreal; and that Professor Higgins, who is an economist at the University of Montreal, recommended the site of St. Scholastique.

[Interprétation]

Chambre quant à mon attitude personnelle vis-à-vis de la politique aérienne.

Évidemment, certaines déclarations ont été faites au cours de la campagne électorale au sujet du financement futur d'Air Canada qui demeure toujours un problème. Une solution possible également pour le financement d'Air Canada et de CPA, comme l'a dit le ministre, serait d'examiner leurs routes internationales, mais ce n'a jamais été une question que j'ai répétée fréquemment, et que je n'ai jamais envisagée comme seule solution. Je crois qu'on a exagéré hord de toute proportion

dans les journaux et dans certaines questions posées à la Chambre. Comme M. Hellyer vient de le dire, la position prise comporte en réalité deux étapes. Il y a toute une série de questions qui se posent constamment au sujet d'Air Canada, et je répèterais tout simplement le rapport avec le financement d'Air Canada et CPA et en ce moment, je ne ferais que répéter ses paroles, en ce qui a trait au National-Canadien et au financement et les questions dans lesquelles je suis engagé, mais je ne dirige pas une commission royale d'enquête. Si des personnes s'attendent à...

M. McGrath: Les commissions royales sont choses du passé.

M. Richardson: ...à un rapport qui subitement changera cela, elles attendent pour rien.

J'ai essayé d'expliquer clairement, aussi loin en arrière qu'au mois d'octobre dernier, au cours de déclarations publiques, et je voudrais confirmer maintenant, comme le ministre vient de le dire, que je suis engagé avec lui au jour le jour dans les décisions prises au sujet de la politique aérienne et nous examinons l'à-propos d'avoir une étude plus précise de la politique aérienne qui essaierait de rassembler les divers éléments qui entrent en ligne de compte dans cette politique aérienne en ce moment. Jusqu'à maintenant, il n'y a eu aucune décision prise de s'engager de façon officielle dans ce genre d'étude.

M. Allmand: Je voudrais vous poser une autre question entre autres à l'égard la politique suivie au sujet de l'aéroport de Montréal. Il y a quelques jours nous avons reconnu un certain rapport du professeur Higgins, de Montréal. J'ai été porté à croire que ce rapport avait été demandé non seulement par le gouvernement fédéral mais aussi par le gouvernement provincial et la ville de Montréal et que le professeur Higgins, qui est un économiste à l'Université de Montréal, recommandait l'emplacement de Sainte-Scholastique.

[Text]

Was this Higgins Report commissioned and/or requested by these three governments and was the report tendered to the three governments?

Mr. Hellyer: I will answer the question, Mr. Scott, and you can correct me if I am wrong. I think the department of Regional Economic Development was the prime mover in the study, and paid for it. In the process of preparing the study, or of doing the work, there was collaboration and co-operation between the three levels of government; the City of Montreal was involved, the Province of Quebec was involved and we were involved. We all had inputs into the study from which Professor Higgins drew the conclusions that he did, which were then made available to the people who were paying for it.

Mr. Allmand: You say that it was made available to the people who were paying for it, but was it also made available to the government of Quebec and the City of Montreal?

Mr. Hellyer: Oh, yes.

Mr. Allmand: Mr. Hellyer, I hope this does not happen, but what will be the situation if the Quebec government takes the position that it just will not co-operate on the building of the roads? We read this morning further reports of confrontation between the Quebec government and the government in Ottawa.

Do we have authority to build other means of transportation into the core of the City of Montreal, such as railways, or monorails, or any other type of transport, if we cannot get their co-operation and are convinced that this is the proper site?

Mr. Hellyer: I think the first part of your question is what Mr. Lesage used to call hypothetical.

The Chairman: I was going to mention, Mr. Allmand...

Mr. Allmand: You would not want to answer that question?

The Chairman: This is government policy, Mr. Allmand.

Mr. Allmand: It is what?

The Chairman: This is government policy. I do not think it has anything to do with the estimates...

Mr. McGrath: I think it is the old political sell.

[Interpretation]

que. Ce rapport a-t-il été demandé par ces gouvernements et a-t-il été remis aux trois gouvernements?

M. Hellyer: Je vais répondre à la question, monsieur Scott. Je pense que le service d'expansion économique fut le principal organisme à le demander et à en acquitter les frais. Au cours de la préparation de ces études et dans la réalisation du travail, il y eut une collaboration et coopération entre les trois paliers de gouvernement; il y eut participation de la ville de Montréal, de la province de Québec et du gouvernement fédéral. Nous avons tous contribué aux études grâce auxquelles le professeur Higgins en est arrivé à ces conclusions, et ces conclusions furent mises ensuite à la disposition des gens qui avaient payé ce rapport.

M. Allmand: Donc, il fut mis à la disposition des gens qui le payaient, mais a-t-il aussi été mis à la disposition des gouvernements du Québec et de Montréal.

M. Hellyer: Oui.

M. Allmand: M. Hellyer, qu'arrivera-t-il, et j'espère que cela ne se produira pas, mais qu'arrivera-t-il si le gouvernement du Québec adopte la ligne de conduite de ne pas collaborer à l'aménagement des routes. Ce matin nous avons entendu d'autres rapports de confrontation entre le gouvernement de Québec et notre gouvernement à Ottawa. Est-ce que nous avons l'autorité l'aménager d'autres voies de transport avec la ville de Montréal, soit les chemins de fer, monorails ou d'autres modes de transport si on ne peut avoir la collaboration de la province si nous sommes convaincus que c'est là l'emplacement idéal?

M. Hellyer: Je crois que la première partie de votre question est ce que M. Lesage avait l'habitude de qualifier d'hypothétique...

Le président: J'allais mentionner, M. Allmand...

M. Allmand: Vous préférez ne pas répondre à cette question?

Le président: C'est une question de politique gouvernementale.

M. Allmand: C'est quoi?

M. Hellyer: Il s'agit d'une politique du gouvernement, je ne crois pas que cela ait quoi que ce soit à voir avec les prévisions budgétaires.

M. McGrath: Je crois que c'est le vieux refrain politique.

[Texte]

Mr. Allmand: I am concerned in having that airport go ahead.

Mr. Hellyer: Let me answer in another way, by saying that I am optimistic enough to think that after all the tumult and the shouting dies there will be co-operation.

• 1100

Mr. Allmand: In the estimates you have \$2,300,000 for the expansion of the airport at L'Ancienne Lorette, near Quebec City. What does that entail? Is it a major expansion? I note that it is the largest amount of money for any expansion of an airport other than those at Montreal and Toronto.

Mr. Scott: Mr. Chairman, that is largely for expansion to the air terminal building and is not all to be spent this year. This year we expect it will be about \$250,000, but the total estimated cost of the expansion is about \$2.3 million. In addition to that there is a provision for improvement to the main entrance road. That cannot be done in the coming year. That will follow in the second year.

Mr. Allmand: That is very good. I presume that the Government of Quebec approves of this particular expenditure by the federal government in that part of Quebec.

Mr. Hellyer: They have their own air fleet base there, Mr. Allmand, so I am sure that they do.

Mr. Allmand: I hope they are aware of this expenditure also.

I have other questions, Mr. Chairman, and I would like my name put at the bottom of the list.

Le président: Monsieur Godin.

M. Godin: Mes questions se réfèrent au service maritime, peut-être pourrions-nous attendre?

The Chairman: Mr. Pringle.

Mr. Pringle: Thank you, Mr. Chairman.

First of all could I belatedly congratulate Mr. Stoner on his appointment as Deputy Minister.

Is there an organizational chart of the entire Department of Transport complex as it relates to the CTC and so on available and, if so, could I have one? I do have difficulty in getting to the right department sometimes. I know I should be better informed but if there

[Interprétation]

M. Allmand: Je me préoccupe, je voudrais bien que cet aérogare soit aménagé.

M. Hellyer: Je vous répondrai de cette façon: je suis assez optimiste pour croire qu'après tout le tumulte, il y aura collaboration.

M. Allmand: Dans les prévisions budgétaires je vois que vous avez \$2,300,000 prévus pour l'expansion de l'aérogare de Québec, l'Ancienne-Lorette. Qu'est-ce que cela comprend? Est-ce une expansion majeure? Je remarque que c'est la somme la plus importante prévue pour l'expansion d'un aérogare autre que celui de Montréal ou de Toronto?

M. Scott: Monsieur le président, cette somme est en grande partie pour l'agrandissement de l'aérogare et ne sera pas entièrement dépensée cette année. Nous prévoyons environ \$250,000 pour cette année, mais le coût total qui a été prévu pour l'expansion est environ \$2,300,000. En plus de cela, nous prévoyons améliorer la voie d'accès principale. Cela ne peut être fait au cours de la présente année. Ce sera fait la deuxième année.

M. Allmand: C'est excellent. Alors j'imagine que le gouvernement du Québec approuve cette dépense particulière du gouvernement fédéral pour cette région du Québec.

M. Hellyer: Ils ont leur propre base d'aviation à cet endroit, monsieur Allmand, je suis donc sûr qu'ils approuvent.

M. Allmand: J'espère qu'ils sont aussi au courant de cette dépense.

J'ai d'autres questions à poser, monsieur le président, et je vous demanderais de m'inscrire au bas de la liste.

The Chairman: Mr. Godin.

Mr. Godin: I would like to put a few questions concerning the Maritime service, but could we wait until later?

Le président: Monsieur Pringle.

M. Pringle: Merci, monsieur le président.

Tout d'abord je voudrais féliciter M. Stoner de sa nomination comme sous-ministre.

Y a-t-il un organigramme de l'ensemble complexe du ministère des Transports en ce qui concerne la Commission canadienne des transports, etc. et, s'il y en a un, pourrais-je en avoir un? J'éprouve quelque difficulté à suivre et voir quelles sont les différences. Je sais que je devrais être mieux renseigné,

[Text]

is a possibility of having one I would appreciate it.

Mr. Stoner: We have available a chart which we will send you.

Mr. Pringle: Thank you.

Mr. Allmand: Perhaps everybody on the Committee would benefit from having one. I certainly would like one too.

The Chairman: Mr. Pringle.

Mr. Pringle: Could I inquire with regard to policy relating to ab initio training for the future. I understand that there has been some changes made with regard to subsidies paid in respect of flying training at the ab initio level and if there is any information that we could get with regard to any future policy or development in this regard—perhaps as a replacement or as a new development—I would appreciate such information.

Mr. Hellyer: Yes, Mr. Pringle, the assistance to ab initio training was suspended, it has expired, the reason being that we felt that it had accomplished its purpose, that it probably was no longer necessary and that it could no longer compete with other priorities in the scale of governmental expenditures.

It was the departmental position that if we had money available to assist in flying training now that it should be for a later stage in order to train people at the commercial level with instrument flying and so on which would enable them to take positions in the air transport industry in Canada. This position was put forward but was not accepted by the government at this time in the light of other competing priorities.

Mr. Pringle: With regard to airport grants at the grass roots level, as private flying is developing and continues to develop regardless, and as larger airports get much busier and you would prefer to have the smaller planes using other airports, is there any pos-

[Interpretation]

mais s'il y avait possibilité d'obtenir un tel organigramme, je l'aimerais bien.

M. Stoner: Nous avons un diagramme disponible et je vais vous l'envoyer.

M. Pringle: Merci.

M. Allmand: Il serait peut-être bon que tous les membres du Comité en aient un. J'aimerais bien en avoir un aussi.

Le président: Monsieur Pringle.

M. Pringle: Pourrais-je demander ce qu'il en est de votre politique concernant la formation primaire à l'avenir. Si je comprends bien il y a eu des modifications pour ce qui est des subventions payées pour la formation de pilotes au niveau primaire et s'il y a des renseignements que nous pourrions obtenir quant à votre politique à venir ou tout ce qui pourrait se présenter à cet égard, comme remplacement ou autre chose? J'aimerais bien obtenir ces renseignements.

M. Hellyer: Oui, monsieur Pringle. L'aide à la formation primaire de pilotes a été suspendue. Elle a pris fin, la raison étant que nous étions d'avis qu'elle avait accompli ses fins, qu'elle n'était plus nécessaire et qu'elle ne pouvait plus concurrencer avec les autres priorités dans l'ensemble des dépenses et du gouvernement.

La ligne de conduite du ministère était que si nous avions de l'argent pour venir en aide à cette formation de pilote, ce devrait être les étapes plus avancées afin de pouvoir former des gens au niveau commercial au pilotage avec instruments et ainsi de suite, ce qui leur permettrait d'occuper des postes dans l'industrie du transport aérien au Canada. Cette ligne de conduite a été proposée mais n'a pas été acceptée par le gouvernement à cette époque en vue des autres priorités qui lui font concurrence.

M. Pringle: Pour ce qui est des subventions aux aéroports privés, alors que le pilotage privé se développe et prend de plus en plus d'expansion au fur et à mesure où les aéroports plus importants sont de plus en plus achalandés et vous préféreriez que les plus

• 1105

sibility that the airport grants policy could be expanded so that more money could become available? As I understand it, the policy has not been abandoned, it has just been oversubscribed to a very large degree and that the waiting list now is such that it might not be advisable to even attempt to get on it. I had a few calls from the Prairies in the last month with regard to such a possibility and I was

petits avions utilisent d'autres aéroports, est-ce qu'il y aurait possibilité que la politique de subventions aux aéroports soit accrue pour qu'on ait plus d'argent de disponible? Mais si je comprends bien, cette politique n'a pas été mise de côté; elle fut simplement souscrite dans une très grande mesure et la liste d'attente est maintenant si longue qu'il ne serait pas judicieux d'essayer de s'y faire

[Texte]

wondering if we could explore that policy just a bit further.

Mr. Hellyer: I think the answer to your question is yes. First of all, we are in the business; secondly, we are over extended and that is the reason that we are not taking applications from any centres that would like to develop their own strips; and thirdly, personally I feel we should have more money available for this particular policy—and I would certainly recommend it the instant that funds are available for any expansion of services.

Mr. Pringle: Thank you. If I could have one more question, Mr. Chairman, I then will pass. I have quite a number more but I will wait for another session.

With regard to policy relating to low frequency ranges in the mountainous areas where VOR becomes impractical as far as light airplanes are concerned, especially in those areas in the country where the weather is not always the best, is due consideration being given to the possibility that light planes for some time will be requiring assistance in mountain areas either through a vastly increased number of VOR stations or some assistance with regard to radio beacons in low frequency ranges? If the same thing happens as has happened in parts of the United States it is going to make it very difficult for Canadian pilots flying lighter airplanes to fly at low altitudes. Have you any comments in that regard?

Mr. Hellyer: Mr. Scott, would you like to comment on that.

Mr. Scott: Mr. Chairman, there is a program for installing VOR equipment. It is like all other programs, it has to be scheduled over a period of time, and this is being applied where the greatest requirement exists. We do agree that there are auxiliary or additional facilities that should be provided, particularly in an area like B.C., and this part of it is being worked into our program at the present time.

There is also another aspect, of course. Many of the smaller aircraft today are becoming better equipped than they were in

[Interprétation]

inscrire. Durant le mois dernier, j'ai reçu quelques appels des Prairies à l'égard de cette possibilité et je me demandais si nous ne pourrions pas pousser cette politique un peu plus loin.

M. Hellyer: Je pense que la réponse à votre question est oui. Tout d'abord, nous poursuivons ce travail et deuxièmement, il y a eu une surextension et c'est la raison pour laquelle nous ne prenons pas d'autres demandes d'aucun centre qui voudrait mettre au point son propre aéroport; et troisièmement, à mon avis, je crois que nous devrions avoir un plus grand montant d'argent de disponible pour cette politique et je recommanderais donc que des sommes d'argent soient prévues pour cette expansion.

M. Pringle: Merci. J'aurais une autre question à poser monsieur le président, et ensuite je céderai la parole à quelqu'un d'autre. J'en ai plusieurs autres, mais j'attendrai à une autre séance.

Pour ce qui est de cette politique se rapportant aux basses fréquences dans les régions montagneuses où le VOR devient peu pratique pour les avions légers, surtout dans ces régions du pays où la température n'est pas toujours à son meilleur, est-ce qu'on considère la possibilité que de petits avions pendant un certain temps auront besoin d'aide dans ces régions montagneuses soit par accroissement considérable, des stations VOR ou encore d'aide pour ce qui est de radiophares à basse fréquence? Si la même chose se produit comme cela s'est produit dans certaines régions des États-Unis, il sera très difficile pour les pilotes canadiens de petits avions de voler à faible altitude. Est-ce que vous auriez des commentaires à faire là-dessus?

M. Hellyer: Monsieur Scott, est-ce que vous aimeriez répondre?

M. Scott: Monsieur le président, il y a un programme de prévu pour l'aménagement de cet équipement VOR. C'est comme pour tous les autres programmes, il faut prévoir son aménagement pendant une période donnée et cela s'applique où se présentent les plus grandes exigences et les plus grands besoins. Nous convenons qu'il y a des services auxiliaires ou supplémentaires qui devraient être assurés surtout dans des régions comme la Colombie-Britannique, et cette région est rattachée à notre programme en ce moment.

Il y a aussi un autre aspect, bien entendu. Bon nombre des petits avions aujourd'hui sont de mieux en mieux équipés et mieux

[Text]

the past, so there is not as great a requirement to still have low frequency ranges and things. But there still exists the need.

Mr. Pringle: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Trudel.

Mr. Trudel: Mr. Chairman, I have a general question having to do with my riding, if you will allow it. I have heard that the channel will be dredged in Rivière-des-Prairies. Could we possibly get some information from the Minister as to this specific aspect of it?

Mr. Hellyer: Mr. Scott, are you familiar with that one?

Mr. Scott: No, I am not sure I have the location correctly. Is this in the St. Lawrence ship channel?

Mr. Trudel: No, it is just on the north shore of the Island of Montreal and I understand that there will be dredging and channeling done.

Mr. Chairman, could we possibly obtain such information at a later session because I am vitally concerned with the particular aspect of this river. It runs the entire length of the riding but it affects several ridings on the Island of Montreal. Information is being given out in this connection and I would like some confirmation on the possibilities of it.

Mr. Hellyer: Yes. Do you know whether it is in the channel or whether it is for wharfage?

Mr. Scott: I think probably it is public works.

Mr. Trudel: No, just clearing of the channel for navigation.

Mr. Scott: I think this is the Department of Public Works but I will check—because we do the dredging in the main St. Lawrence ship channel from the sea to Montreal but Public Works does these subsidiary ones. I will confirm that that is correct.

Mr. Trudel: Thank you very much. Now the other question, Mr. Chairman, has to do with the airport of Montreal. I do not know whether I will get the same reception as Mr. Allmand but I am going to attempt to get some answers.

On page nine of the French version, Mr. Chairman, it says:

des fonds ont été prévus pour acquérir le terrain et entreprendre la construction d'un nouvel aéroport pour Montréal.

[Interpretation]

équipés qu'ils ne l'étaient par le passé, donc le besoin n'est pas aussi grand d'avoir cette basse fréquence. Mais cela se présente toujours tout de même.

M. Pringle: Merci beaucoup, monsieur le président.

Le président: Monsieur Trudel.

M. Trudel: Monsieur le président, je voudrais poser une question qui se rattache à ma circonscription. On m'a dit que le chenal serait dragué dans la Rivière-des-Prairies. Est-ce qu'on pourrait obtenir des renseignements du ministre à l'égard de ces travaux?

M. Hellyer: Monsieur Scott, êtes-vous au courant de cela?

M. Scott: Je ne suis pas sûr d'avoir le bon emplacement. Est-ce qu'il s'agit du chenal de navigation du Saint-Laurent?

M. Trudel: Non, sur la rive nord de l'île de Montréal. On dit qu'il y aura des travaux de dragage et de canalisation. Est-ce qu'on ne pourrait pas obtenir ces renseignements, monsieur le président, à une prochaine séance, parce que je m'intéressais vraiment à cet aspect particulier de cette rivière. Elle coule tout le long de mon comité, mais elle touche beaucoup de circonscriptions dans l'île de Montréal. J'aimerais bien que l'on me confirme ces renseignements quant à ces possibilités.

M. Hellyer: Oui. Est-ce que vous savez si c'est dans le chenal ou pour des quais?

M. Scott: Je crois qu'il s'agit probablement de travaux publics.

M. Trudel: Non, il s'agit simplement de dégager le chenal pour fins de navigation.

M. Scott: Je pense que cela relève du ministère des Travaux publics, mais je dois vérifier parce que nous faisons le travail pour le principal chenal de navigation du St-Laurent de la mer à Montréal. Je vais vous confirmer cette réponse.

M. Trudel: Merci beaucoup. L'autre question que je voulais poser, monsieur le président, avait trait à l'aéroport de Montréal. Je ne sais pas si je vais obtenir le même accueil que M. Allmand, mais enfin je vais essayer d'avoir quelques réponses.

A la page 9 de la version française, monsieur le président, on dit:

Funds are included for the land acquisition and the commencement of construction of a new airport for Montreal.

[Texte]

Mr. Trudel: Could we possibly find out to what extent these funds are in dollars. In other words, how much money has been set aside in this current year to acquire land for this airport?

• 1110

Mr. Hellyer: Do you have the figure, Mr. Scott?

Mr. Trudel: I could possibly ask another question while the answer to this one is being looked up.

Mr. Scott: Mr. Chairman, the amount that is designated at this time is \$6.6 million.

The Chairman: \$6.6 million.

Mr. Scott: Yes.

I believe in one of the reports that was brought forth regarding the location of the airport,—and I believe aéroport de Saint-Hubert has been referred to this morning—that one of the south shore locations mentioned would be in the flying path of Saint-Hubert. Is that a correct assumption?

Mr. Hellyer: I am sorry...

Mr. Trudel: We have heard several conflicting reports, but I believe one stated that if the airport was located on the south shore it would be in the flight pattern that we are trying to establish out of Saint-Hubert airport.

Mr. Hellyer: I think the explanation, as I recall it, is that if we were to build at the site that was investigated in the south, it would restrict the use of Saint-Hubert for instrument flying, and therefore under certain conditions Saint-Hubert would have to be restricted.

Mr. Trudel: Another question that comes to mind has to do with certain people who are now expropriated and are experiencing hardships in relocating their plants; I am thinking of plants particularly now, not of private homes. Have we any department these people could turn to, because they are actually trying to relocate after being expropriated? I am thinking, particularly, of one of the major plants located in the area, and it is of vital concern. Have we any avenues they can explore so that we can facilitate their relocation?

Mr. Hellyer: I think the general answer is, yes, every effort is going to be made to assist

[Interprétation]

M. Trudel: Pourrions-nous savoir dans quelle mesure ces fonds sont en dollars. En d'autres termes, combien d'argent a été mis de côté au cours de la présente année pour acheter des terrains pour cet aéroport?

M. Hellyer: Avez-vous le chiffre, monsieur Scott?

M. Trudel: Je pourrais peut-être poser une autre question pendant qu'on cherche la réponse?

M. Scott: Monsieur le président, le montant prévu est de \$6,600,000.

Le président: \$6,600,000.

M. Scott: Oui.

M. Trudel: Dans l'un des rapports que l'on a présentés au sujet de l'emplacement de l'aéroport—et je pense que l'aéroport de Saint-Hubert a déjà été mentionné ce matin—je crois que l'un des emplacements mentionnés sur la rive sud se trouverait dans la ligne de vol de Saint-Hubert. Est-ce juste?

M. Hellyer: Excusez-moi...

M. Trudel: Nous avons entendu bon nombre de rapports qui sont en conflit, mais je pense qu'un de ces rapports prévoyait que si l'on choisissait un emplacement le long de la rive sud, il serait dans la zone de vol que l'on essaie d'établir à partir de l'aéroport de Saint-Hubert.

M. Hellyer: L'explication donnée était, si je me souviens bien, que si l'on aménageait l'emplacement étudié dans le sud, cela restreindrait l'utilisation de l'aéroport de Saint-Hubert pour les vols à l'aide d'instruments, si bien que dans certaines conditions, Saint-Hubert devrait faire l'objet de certaines restrictions.

M. Trudel: Une autre question à laquelle je songe a trait à certaines personnes dont les biens ont été expropriés, et qui éprouvent maintenant beaucoup de difficultés pour trouver un nouvel emplacement pour leur usine; je pense tout particulièrement aux usines, pas aux maisons privées. Est-ce qu'il y a un ministère auquel ces gens pourraient s'adresser, parce qu'ils essaient vraiment de trouver un nouvel emplacement maintenant que leurs biens ont été expropriés? Je songe tout particulièrement à l'une des usines les plus importantes de la région et la question est capitale. Est-ce qu'il y a un service auquel on pourrait s'adresser pour faciliter ces transferts?

M. Hellyer: Oui, on va faire tous les efforts possibles pour aider les gens qui doivent

[Text]

people who must relocate to do so, and we would be doing this in co-operation with the Department of Regional Economic Expansion. It may not be necessary for all of the plants to relocate: it depends where they are in relation to the principal lands required, how far they are from the runways.

The primary reason for acquiring so much land was to protect the airport, to protect the investment, so that we would not get ourselves in the same position we are in with respect to Dorval and Malton, where people have built houses almost up to the ends of the runways and are asking us to move the airport. We felt it was not sensible to spend a few hundred million dollars and then, by the time we have finished, have big delegations of taxpayers saying: "Now is the time to move it." So, the reason for the major expropriation is to control the land use.

One of the things those lands can be used for is industry. We will have to talk to the owners of industries in those areas in the light of our knowledge of what that land can be used for, and if the use of the land is compatible with the operation of an airport, then presumably we could make some sort of a deal with the owners of the industry to say, "Well, carry on. We will try to arrange a street pattern or what-have-you so as to have the minimum of disruption."

There will be many cases, first of all, where we will probably want to lease land to the present owners, or would be willing to lease land to the present owners for many years, for agricultural purposes, for industrial purposes or for various other things which are compatible with the use of the airport. It will be a matter for negotiation between us and for us to say to them: "This is the situation, this is what the noise is likely to be a few years from now."

Would you like to stay here if what you are doing is compatible with the airport or would you prefer to move? Would you like to lease? What would you like to do?" Then we would work out an arrangement which would be satisfactory to both parties.

Mr. Trudel: This answers my question. Recently we have had several people who are naturally making all kinds of claims and assumptions. One of them is that in the entire area that has been expropriated it is not necessary to renew insurance premiums even though they will not be displaced for some

[Interpretation]

trouver un nouvel emplacement. Nous allons faire cela en collaboration avec le ministère de l'Expansion économique régionale. Il ne sera peut-être pas nécessaire que toutes les usines trouvent un nouvel emplacement tout dépend de leur situation par rapport aux principaux terrains nécessaires, de leur éloignement des pistes.

La raison essentielle pour laquelle nous avons besoin de tant de terrain, c'est de protéger l'aéroport, de protéger l'investissement nécessaire, afin de ne pas nous trouver dans la même situation qu'à Dorval et à Malton, où les gens ont construit des maisons presque jusqu'au bout des pistes, et nous demandent maintenant de déplacer l'aéroport. Nous avons pensé qu'il serait insensé de dépenser quelques centaines de millions de dollars pour qu'une fois les travaux terminés, d'énormes délégations de contribuables viennent nous dire: «Maintenant, il faut déplacer votre aéroport». La raison de cette expropriation considérable est donc de contrôler l'utilisation des terres.

L'une des choses que l'on peut y aménager, c'est des industries. Il nous faudra nous entretenir avec les propriétaires d'industries de ces régions, à la lumière de nos connaissances sur l'utilisation possible de ces terres. Si l'utilisation de ces terres est compatible avec les opérations d'un aéroport, nous pourrions sans doute conclure une entente avec ces propriétaires d'usines et leur dire qu'ils peuvent poursuivre leur exploitation, et que nous essaierons d'aménager les rues de manière que cela dérange le moins possible.

Il y aura bien des cas, tout d'abord, où nous voudrions sans doute louer ces terrains aux propriétaires actuels pour bon nombre d'années, à des fins agricoles, à des fins industrielles, ou pour diverses autres choses compatibles avec l'utilisation de l'aéroport. Il s'agira pour nous de négocier avec ces gens, et de leur dire: «Voilà la situation, voilà ce qu'il en sera sans doute, quant au bruit, d'ici quelques années.

Aimeriez-vous rester ici, si ce que vous faites est compatible avec l'aéroport, ou préféreriez-vous vous déplacer? Aimeriez-vous louer ce terrain? Qu'aimeriez-vous faire? Nous essaierions alors de conclure une entente satisfaisante pour les deux parties en cause.

M. Trudel: Cela répond à ma question. Récemment, il y a eu plusieurs personnes qui, bien entendu, ont fait toutes sortes d'affirmations et de suppositions. On a dit, entre autres, que dans toute la zone expropriée, il n'était pas nécessaire de renouveler les primes d'assurance, bien que les occupants

[Texte]

years. I would like, Mr. Hellyer, to get some clarification on this because it is certainly creating quite a furore in the area.

Mr. Hellyer: We intend to put out guidelines soon. The answer to your question is: carry on as normal; pay the insurance, pay the taxes, do everything they would do as if nothing had changed and then they cannot go

• 1115

wrong. Following that, our people will see them individually and clarify the situation. In the meantime, I think everyone should do just what they would do normally; this is the safest method of procedure for the time being.

Mr. Trudel: We have had statements, one of which was brought forth yesterday, and it is in conflict with the estimates that have been submitted regarding roads. I think in the estimates we have \$30 million as to road appropriations, and what is now being used in Quebec is that \$200 million is required; it is certainly a direct conflict.

I would like to get your opinion on this particular one because I am also aware that in this \$200 million they are using existing roads that have been completed, in some cases two, three, four years ago, and that is why they are actually trying to build up a case on these road estimates.

Mr. Hellyer: The figure that they have put forward includes roads which are only necessary to maximize industrial development; they are not necessary to the development or the operation of the airport. Therefore, in our cost benefit analysis we used a constant yardstick, we used a constant criterion, which was the traffic necessary in relation to, or generated by, the airport itself, and we used the same criterion for the west, for the north, for the northeast, for the east and for the south, so that we can compare them and measure them and get an idea of which one was most expensive and which one was least expensive.

What the province has done is to throw in the extra cost of roads which would be desirable from the standpoint of industrial development, which may be necessary in the long run to maximize the industrial development, but which are not included in the comparison of costs. What I am saying is that if that extra \$120 million is put in for supplementary industrial development roads in respect to the

[Interprétation]

n'eussent pas à se déplacer avant un certain nombre d'années. J'aimerais, monsieur Hellyer, avoir quelques précisions à ce sujet, car cela crée assurément pas mal d'excitation dans la région.

M. Hellyer: Nous avons l'intention de donner bientôt des directives générales. Pour le moment, il faut dire aux gens de faire exactement ce qu'ils font d'habitude: de payer leurs primes d'assurance, de payer leurs taxes, de

faire comme d'habitude, comme si rien n'avait changé; ainsi, ils ne risqueront pas de se tromper. Ensuite, nos agents les verront individuellement et clarifieront la situation. Mais entre temps, chacun devrait faire ce qu'il ferait habituellement; c'est la façon la plus sûre de procéder pour le moment.

M. Trudel: Nous avons eu des déclarations, dont une qui a été faite hier, et qui est en conflit avec les prévisions qui ont été présentées quant aux routes. Je pense que dans les prévisions, nous avons affecté 80 millions de dollars aux routes, mais on parle de 200 millions dans la province de Québec; il y a certainement là un conflit direct.

J'aimerais savoir ce que vous en pensez, parce que je sais aussi que dans ce chiffre de 200 millions, on compte les routes qui sont déjà terminées, depuis, dans certains cas, deux, trois ou quatre ans, et c'est la raison pour laquelle le Québec essaie de présenter toute une argumentation à l'égard de ces prévisions pour les routes.

M. Hellyer: Le chiffre qu'ils ont donné comprend des routes qui ne sont nécessaires que pour augmenter le développement industriel; elles ne sont pas nécessaires pour le développement ou pour l'exploitation de l'aéroport. Par conséquent, dans notre analyse de la rentabilité, nous avons utilisé un critère constant, soit la circulation routière relative à l'aéroport, ou causée par l'aéroport lui-même, et nous avons utilisé le même critère disons pour l'ouest, pour le nord, pour le nord-est, pour l'est et pour le sud, afin de pouvoir établir des comparaisons et mesurer pour avoir une idée de ce qui est le plus coûteux et de ce qui est le moins coûteux.

Ce qu'a fait la province, c'est d'inclure le coût supplémentaire de routes qui seraient désirables du point de vue du développement industriel, et qui seront peut-être nécessaire à la longue pour accélérer le développement industriel, mais qui ne sont pas inclus dans la comparaison des coûts. Ce que je veux dire, c'est que si l'on inclut ces 120 millions de dollars supplémentaires pour les routes

[Text]

north site, then the same thing has to be done with any of the other sites that you are comparing it with, because it is a different yardstick from the one used in the evaluation.

Mr. Trudel: Even though the airport were not located there, I think the biggest portion of that \$200 million would still be required over possibly four or five years.

Mr. Hellyer: If they are going to get industrial development.

Mr. Trudel: Right. With regard to the airport location, we have heard a lot of controversy regarding the mineral claims held by the Province of Quebec through their agencies. Is there any truth in the fact that any mineral finds of value will be actually stopped by the location of the airport?

Mr. Hellyer: I do not know of any, so I am not in a position to answer this question. I know they have got a lot of stakes out there.

Mr. Trudel: Yes. The only things we find now are stakes, but there has been no startling mineral discovery, to our knowledge.

Mr. Hellyer: There is none to ours. We would be interested if anybody has any other information.

Mr. Trudel: The other questions, Mr. Chairman, are not related to air transport and I can possibly pursue them later. Thank you.

Mr. Marshall: Mr. Chairman, I just have one or two questions. My concern, first of all, is with regional air policy, and I apologize for being insular, but what are the plans of the government with regard to regional air policy as to intermediate points of call, say, in the maritimes between Halifax and St. John's? I note with concern the deterioration in service, for example at Stephenville. Is it the intention of the government to change and go into a branch-type line, or what is the future with regard to regional air policy?

Mr. Hellyer: I cannot answer that kind of specific policy. Perhaps one of the other offici-

[Interpretation]

nécessaires du développement industriel en ce qui concerne l'emplacement du nord, il faut alors faire exactement la même chose pour les autres emplacements avec lesquels on fait la comparaison, car il s'agit alors d'un critère autre que celui utilisé dans l'évaluation.

M. Trudel: Même si l'aéroport était situé à cet emplacement, je pense que la plus grande partie de ces 200 millions de dollars serait tout de même nécessaire sur une période de quatre ou cinq ans, sans doute.

M. Hellyer: Si l'on veut amener un développement industriel.

M. Trudel: C'est cela. Pour ce qui est de l'emplacement de l'aéroport, on a entendu beaucoup de controverses au sujet des prétensions de la province de Québec, par l'intermédiaire de ses organismes, relativement aux minerais. Y a-t-il quelque véracité dans l'argument que l'emplacement de l'aéroport empêchera la découverte de minerais de valeur?

M. Hellyer: Je ne connais pas l'existence de tels minerais, et je ne suis donc pas en mesure de répondre à cette question. Je sais qu'il y a beaucoup de concessions là-bas.

M. Trudel: Oui. Tout ce qu'il y a pour le moment, c'est des concessions, mais il n'y a pas eu, à notre connaissance, d'extraordinaire découverte de minerai.

M. Hellyer: A notre connaissance non plus. Si quelqu'un a d'autres renseignements à ce sujet, nous serions heureux d'en avoir connaissance.

M. Trudel: Mes autres questions, monsieur le président, n'ont pas trait au transport aérien, et je pourrais sans doute les poser plus tard. Merci.

M. Marshall: Monsieur le président, j'ai seulement une ou deux questions à poser. Tout d'abord, je m'inquiète de la politique aérienne régionale. Excusez-moi d'être insulaire, mais quels sont les projets du gouvernement, pour ce qui est de la politique aérienne régionale, pour les points d'escale intermédiaires, disons, dans les Maritimes, entre Halifax et Saint-Jean? Je remarque avec inquiétude, par exemple, la détérioration du service à Stephenville. Le gouvernement a-t-il l'intention de modifier la situation actuelle et d'avoir une ligne du type à ramifications, ou que prévoit-on de faire à l'avenir en ce qui concerne la politique aérienne régionale?

M. Hellyer: Je ne peux pas répondre à cette question de façon précise. Peut-être que

[Texte]

als or Mr. Richardson can. The general policy as laid down by the government, as I indicated was announced by Mr. Pickersgill, is really interpreted by the Canadian Transport Commission as encouraging service to any point where there is sufficient business to justify it. Therefore, an application presumably from any point which is not serviced, and where there is sufficient potential to justify service, is considered favourably by the Canadian Transport Commission.

As far as double service is concerned, I think you could say that the primary interest of the Commission has been in providing a good service and as the traffic builds up, if and when it can sustain a duplication of service without detracting from the effectiveness of the primary service, it is then considered. There are instances in Canada where that is happening.

I think Mr. Richardson made the statement not too long ago that the whole area of this total air policy has to be considered as a dynamic. You can lay down ground rules, guidelines, but you then have to keep adjusting both the details and the interpretation of the guidelines as circumstances change. As more people use air traffic for example, this is a variable which changes. As the population of a centre increases, this is another variable that changes. If less or more transportation by another mode increases or decreases, this is another variable. So, the variables keep changing all the time and therefore the Commission and the government have to keep taking these things into account and making whatever adjustments are in the interests of serving the people.

Mr. Marshall: Is there any intention of withdrawing or downgrading the service to Stephenville, which is the first point of call into Newfoundland?

Mr. Hellyer: It is Air Canada at Stephenville and I could not answer the question specifically.

Mr. Marshall: Can Mr. Scott answer it?

Mr. Scott: No, I quite agree.

Mr. Marshall: I just have one more question, Mr. Minister. Is there a possibility of the trans-shipment port at Gander developing into a trans-shipment point of call for the jumbo jets?

Mr. Hellyer: There is no reason it could not if it was the right place for trans-shipment and

[Interprétation]

l'un des représentants, ou M. Richardson, pourraient y répondre. La politique générale établie par le gouvernement, et annoncée par M. Pickersgill, est en fait interprétée par la Commission canadienne des transports comme encourageant les services aériens vers tout endroit où il y a suffisamment d'utilisateurs pour justifier la chose. Donc, on peut supposer que la Commission canadienne des transports accueillerait favorablement toute demande émanant d'un endroit non desservi, mais où il y ait des possibilités suffisantes pour justifier la création d'un service.

Pour ce qui est du double service, on pourrait dire, je crois, que la Commission s'est occupée surtout à donner un bon service et, à mesure que le trafic augmente, considérer la possibilité d'un deuxième service, sans toutefois gêner l'efficacité du service primaire. J'en connais certains cas au Canada où la chose se produit.

Si je me rappelle bien, M. Richardson a déclaré, il n'y a pas longtemps, que toute cette question de politique aérienne doit être considérée comme étant dynamique. On peut établir les règlements et les directives de base, mais il faut constamment les rajuster au fur et à mesure que les circonstances changent. Par exemple, le fait que plus de gens voyagent par avion, est une variable qui change; l'augmentation démographique d'un centre donné est une autre variable qui change; si l'utilisation d'un mode de transport plutôt qu'un autre augmente ou diminue, en est encore une autre variable. Par conséquent, les variables ne cessent de changer et c'est pourquoi la Commission et le gouvernement doivent tenir compte de tous ces facteurs et apporter les modifications voulues dans l'intérêt des gens.

M. Marshall: A-t-on l'intention de discontinuer ou de réduire les services vers Stephenville qui est le point d'arrivée à Terre-Neuve?

M. Hellyer: C'est Air Canada qui dessert Stephenville et je ne pourrais répondre à cette question avec précision.

M. Marshall: M. Scott est-il en mesure d'y répondre?

M. Scott: Non. Je suis tout à fait d'accord.

M. Marshall: J'ai une autre question, monsieur le ministre. Pour ce qui est de l'aéroport de transit de Gander, est-il possible qu'il se développe assez pour desservir les super réactés?

M. Hellyer: Il n'y a pas de raison pour qu'il ne le soit pas pourvu que son emplacement

[Text]

if the economics were right. I have always lent encouragement to the idea if it is sound. However, there is no purpose in the government establishing facilities if someone is not going to use them, so I think the criteria we apply in a case like that is if we have an indication from someone in the business that they will use it as a trans-shipment point, and if we can then be of any assistance to them in providing the necessary facilities, we would be more than glad to do so.

Mr. Marshall: Thank you.

Mr. McGrath: Mr. Chairman, I have a question in relation to the substantial expenditures for accessibility to the Vancouver airport. If you can justify an expenditure for an access bridge and a highway network to the airport amounting to some \$18 million, why cannot the same criteria be applied to the city of Halifax in the building of an access bridge across the army in Halifax to the Halifax International Airport? I understand it would cut 8 to 10 miles off the present route, which is getting a little crowded anyway.

Mr. Hellyer: First of all with respect to the Vancouver bridges, we only built them because the province and the municipality were unwilling to do it.

• 1125

Mr. McGrath: You mean that debt-free British Columbia could not afford it?

Mr. Hellyer: It would not want to comment on whether they could afford it or not but for whatever reason, they declined to provide the service. We had a very substantial investment in the airport and it was obvious that if it was going to be fully used someone had to make the island accessible. There appeared, therefore, to be no alternative but to build these bridges and to apply the necessary tolls to pay for them. I think I can say that this was a reluctant decision both on the part of the officials and of the Government of Canada. This is not our business, it is a local matter and it should really have been attended to by the province and the municipalities concerned. However, it was not, so we decided that rather than see the facilities under-utilized and the tremendous traffic jams which are already in evidence, we would provide the bridges and collect the tolls from them.

With respect to the second crossing between Halifax and Dartmouth, if I remember correctly the Commission has already

[Interpretation]

soit idéal pour le transbordement et que ce soit rentable. J'encouragerai toujours l'idée si elle est vraiment sûre. Cependant je ne vois pas l'utilité d'aménager des installations si personne ne s'en servira. Par conséquent, s'il y a des indications qu'on s'en servira à titre d'escale et de transbordement et si nous pouvons aider ceux qui y sont intéressés, nous serons très heureux de le faire.

M. Marshall: Merci.

M. McGrath: Monsieur le président, j'ai une question qui se rapporte aux dépenses extraordinaires pour les routes d'accès à l'aéroport de Vancouver. Si on peut justifier ce genre de dépenses pour un réseau de ponts et de routes vers l'aéroport au montant de \$18 millions, pourquoi les mêmes critères ne s'appliquent-ils à la ville de Halifax et construire un autre pont d'accès qui enjamberait la baie pour se rendre à l'aéroport International. Si je comprends bien, ce pont raccourcirait le trajet de 8 à 10 milles par rapport à la route actuelle qui de toute façon devient très encombrée?

M. Hellyer: Tout d'abord, en ce qui concerne les ponts de Vancouver, ils ont été construits parce que les municipalités de la province ne voulaient pas le faire elles-mêmes.

M. McGrath: Vous voulez dire qu'une province sans dettes comme la Colombie-Britannique, ne pouvait se permettre de les construire elle-même?

M. Hellyer: Je ne veux pas faire d'observation à ce sujet, mais de toute façon, ils n'ont pas voulu offrir ces services. Par conséquent, étant donné les investissements importants à l'aéroport International; il est devenu évident que pour l'utiliser à plein, il faudrait le rendre accessible. Ainsi nous n'avions pas d'autre choix que de construire ces ponts et d'appliquer les péages nécessaires pour les payer. Nous avons beaucoup hésité à prendre cette décision au sein du gouvernement, car ce n'est vraiment pas notre affaire; il s'agit surtout d'une question d'intérêt local et, en fait, ce sont les municipalités elles-mêmes et la province qui auraient dû s'en charger. Néanmoins, nous avons décidé, plutôt que d'attendre et de créer des encombrements routiers, qui d'ailleurs existaient déjà, nous avons décidé de construire ces ponts.

Pour ce qui est de la deuxième traversée entre Halifax et Dartmouth, si je me souviens bien, la Commission a déjà pris les disposi-

[Texte]

made arrangements for the financing, so it is going ahead anyway and consequently our intervention is not required to produce the extra facilities. This is not a policy of general application. We are really not in the bridge business although we have gotten ourselves into two or three situations in the country where for one reason or another such decisions have been made, but we are not what you would call wildly enthusiastic about it. We are certainly not looking for new places to build bridges, and particularly at the present time when there is a shortage of funds.

Mr. McGrath: Mr. Chairman, notwithstanding the Minister's lack of enthusiasm, the fact remains that they have nevertheless set a very intriguing precedent and the question arises that if the Province of Nova Scotia claims that it cannot afford to uphold its part in the building of a second bridge which will give greater accessibility to the new Halifax airport, then we must expect that the Government of Canada will be as fair to the Province of Nova Scotia as it has been to the poor Province of British Columbia.

Mr. Hellyer: I would not want to guarantee that a bad precedent would be repeated. I am sure it would be considered but I would not want to guarantee that it would be...

Mr. McGrath: It opens up all sorts of interesting prospects, Mr. Chairman.

Mr. Hellyer: That is exactly the reason we are not wildly enthusiastic about it.

Mr. McGrath: If you can justify this substantial expenditure in poor British Columbia, how can you then countenance the continuance of the Capital of Canada being serviced by a cowpath, which is virtually all there is to get in and out of the airport at Ottawa.

Mr. Hellyer: If you are going to establish the same principle, would you consider a toll road between here and the airport?

Mr. McGrath: I would say a toll road would be much more conducive to protecting Canada's reputation than the terrible accessibility we now have to the airport. But you would certainly not have to apply that principle because, after all, you could support it by saying that this is the National Capital and the federal government has extraordinary responsibilities here that it does not have in other parts of the country.

Mr. Hellyer: I think you can make a case in that respect.

[Interprétation]

tions voulues pour le financement et le projet sera donc entrepris bientôt. Par conséquent, notre intervention en vue de cet aménagement n'a pas sa raison d'être. Il ne s'agit pas de généraliser cette politique. Nous ne nous occupons vraiment pas de construire des ponts, même si nous avons eu des situations semblables à deux ou trois reprises où pour une raison quelconque des décisions de ce genre ont été prises, mais nous ne sommes pas tellement enthousiastes là-dessus. Nous ne sommes vraiment pas à la recherche de nouveaux emplacements pour construire des ponts et surtout pas à un moment où les fonds nous manquent.

M. McGrath: Malgré le manque d'enthousiasme du ministre, il semble avoir créé un précédent et la question se pose, à savoir que si la province de la Nouvelle-Écosse dit qu'elle ne peut se permettre de construire ou de contribuer à la construction du pont pour le nouvel aéroport International d'Halifax, il faut s'attendre à ce que le gouvernement du Canada se montre aussi juste envers la province de la Nouvelle-Écosse qu'il ne l'a été envers la pauvre province de la Colombie-Britannique.

M. Hellyer: Je ne voudrais pas garantir qu'un mauvais précédent sera répété. Je peux vous assurer que la question fera l'objet d'étude, mais je ne garantirais pas...

M. McGrath: Il y a toutes sortes de possibilités qui s'offrent ici.

M. Hellyer: C'est justement pour cela que nous ne sommes pas très enthousiastes.

M. McGrath: Si vous pouvez justifier une si grosse dépense pour la pauvre Colombie-Britannique, comme pouvez-vous accepter que la capitale du Canada soit desservie par un sentier de campagne qui est en fait tout ce qu'il y a pour se rendre à l'aéroport d'Ottawa?

M. Hellyer: Selon le même principe, accepteriez-vous une route à péage entre la ville et l'aéroport?

M. McGrath: Je dirais qu'une route à péage contribuerait mieux à protéger la réputation du Canada, je crois. Ce serait mieux que la route que nous avons actuellement. Mais il ne serait pas question d'appliquer ce principe, parce que, somme toute, c'est ici la capitale nationale et le gouvernement fédéral a d'importantes responsabilités ici, contrairement à d'autres parties du pays.

M. Hellyer: Je crois qu'on peut apporter des arguments à cet égard.

[Text]

Mr. McGrath: Well then, Mr. Minister, why does the Government of Canada not build a road to the airport?

Mr. Hellyer: I am not familiar with the latest details but I know there have been a great many consultations between the municipality, the federal government and the province with respect to this, and we are trying to work out some arrangement which will allow it to be built.

Mr. McGrath: My next question, Mr. Chairman, has to do with air services and I think the part of it which dealt with international air routes has been answered, but I am now thinking of competition for Air Canada on mainline domestic routes. Has the government considered allowing CPA to provide service to the Maritimes and Newfoundland? We are now getting pretty shoddy treatment from Air Canada in the air.

• 1130

Mr. Hellyer: No decision has been taken to extend service beyond Montreal, to the best of my knowledge. I think the second Wheatcroft Report only considered twinning from Montreal to Vancouver and it was felt the time had not yet come when there was sufficient traffic to justify extending the duplication eastward. This is following the principle I enunciated earlier, that it is not in the ultimate public interest to have two uneconomic services. You first must have one economic service and then you introduce a second in competition with it and at a rate which will not make it impossible to provide the primary service.

So, as the traffic in the Atlantic region grows and as the requirement for air services grows, then of course this is one of the variables which will change and which will ultimately change the picture. When "ultimately" will be I would not want to say. This is something that has to be studied by the people who make this sort of evaluation.

Mr. McGrath: My next question, Mr. Chairman, which is directly related, is what is the government's attitude with regard to the proposed merger of Nordair Ltd. and Eastern Provincial Airways, which would provide an alternate service from Montreal to St. John's?

Mr. Hellyer: I do not think the government has taken any official position with respect to it. I understand that the Chairman of the Canadian Transport Commission has expressed an opinion.

[Interpretation]

M. McGrath: Par conséquent, monsieur le ministre, pourquoi le gouvernement du Canada ne construit-il pas une route menant à l'aéroport?

M. Hellyer: Je ne connais pas les derniers détails, mais il y a eu des consultations entre la municipalité, le gouvernement fédéral et la province au sujet de cette route et nous essayons de prendre les dispositions voulues pour qu'un accord intervienne.

M. McGrath: Monsieur le président, ma prochaine question a trait au service aérien et je pense qu'une partie de la question qui porte sur les réseaux aériens internationaux a été étudié, mais je songe plus particulièrement à la concurrence sur les routes principales domestiques pour Air Canada. Est-ce que le gouvernement étudie la possibilité de permettre aux lignes aériennes du Pacifique canadien d'assurer le service pour les Maritimes et Terre-Neuve? Le service aérien d'Air Canada à l'heure actuelle laisse beaucoup à désirer.

M. Hellyer: Au mieux de ma connaissance aucune décision n'a été prise pour l'étendre au-delà de Montréal. Je crois que le deuxième rapport Wheatcroft n'a étudié la possibilité de doubler les services que pour la route de Montréal à Vancouver, et on a estimé que le moment n'était pas encore venu où il aurait suffisamment de trafic pour justifier le prolongement de la duplication des services vers l'est. Ce n'est pas dans l'intérêt public ultime d'avoir deux services non-économiques. Tout d'abord, il faut y avoir un service rentable et, ensuite, y introduire un deuxième pour y faire concurrence, à un rythme qui ne rendra pas impossible un service primaire.

Ainsi, au fur et à mesure de l'accroissement du trafic dans les régions de l'Atlantique et de la nécessité d'augmenter les services, nous ferons les changements qui en fin de compte changeront le tableau. Quant ces changements se présenteront, je ne puis le dire. C'est à ceux qui font ce genre d'évaluation d'y répondre.

M. McGrath: Et alors, ma deuxième question, quelle est l'attitude du gouvernement au sujet de la fusion probable de Nordair et de la *Eastern Provincial Airways* qui assurerait un autre service de Montréal à St. John's?

M. Hellyer: Je ne crois pas que le gouvernement ait pris de décision ferme à ce sujet. Si j'ai bien compris le président de la Commission canadienne des Transports, a émis une opinion à ce sujet.

[Texte]

Mr. McGrath: Yes he has, and that is why I directed the question. It seems to me that the Commission is in a rather anomalous position because they do not know what government policy is in this regard. After all, they are a creature of government, they operate on delegated authority from Parliament, and they can only carry out the policy of the government.

Notwithstanding the fact that the Chairman of the Committee is considered by some to be a rather influential man around these parts, they nevertheless have to carry out the policy of the government.

Mr. Richardson: Mr. Chairman, broadly the regional air policy is to have it co-ordinated with the main line carriers. This is the overall objective, and the regional policy as enunciated is to allow regional carriers to compete, within reason, with the main line carriers. This has been in the process of implementation, as we have seen, on the West Coast, and an application from Transair further east is being considered. I think this is an entirely logical policy if you look at the country as a whole. I know you are concerned primarily with the Maritime question, but I think it has to be related to the whole.

The main lines of traffic are east-west on a very narrow strip of about 200 or 300 miles and 4,000 miles long. This is serviced by two main line carriers on an agreed division, and if the regional carriers are to be able to earn what they must earn to finance the new types of aircraft, they have to do one of two things. They have to participate on the main lines where the traffic is, which is the policy, or they have to go trans-border and get into the heavier populations to the South which gets us into the bilateral with the United States. But these are both aims of the government with regard to regional policy, to let them come more onto the main line and to encourage them to make application to cross the border. That is the broad basis into which Maritime policy also fits.

Regarding your specific question about the merger, it is not government policy, at the present time, as expressed by the CTC, to encourage a merger of the two regional air lines. In fact a merger, as has been stated, would not be approved. But they have not asked for a merger, so it is therefore not really a question that is before the government.

[Interprétation]

M. McGrath: Oui, mais c'est la raison pour laquelle je pose la question. Il me semble que la Commission se trouve dans une situation un peu difficile puisqu'elle ne connaît pas l'attitude du gouvernement. Après tout, cette commission a été créée par le gouvernement, elle fonctionne selon l'autorité qui lui a été déléguée par le Parlement, et ne peut que suivre la politique du gouvernement.

Même si le président de la Commission est considéré par certains comme étant une personne d'influence dans ce secteur, n'empêche que la Commission doit appliquer la politique du gouvernement.

M. Richardson: Monsieur le président, la politique aérienne, dans son ensemble, vise à une coordination entre les transporteurs principaux et les transporteurs régionaux. C'est l'objectif d'ensemble. La politique régionale énoncée est de permettre aux transporteurs régionaux de faire une concurrence raisonnable avec les transporteurs principaux. On organise actuellement ce système sur la côte de l'Ouest, et on considère une demande de la Transair, plus à l'est. Je crois que la politique est tout à fait logique si on considère le pays dans son ensemble. Je sais que nous nous préoccupons surtout de la question des Maritimes, mais je crois qu'il faut tout de même faire le rapport avec le reste du pays.

Les lignes principales de circulation vont de l'est à l'ouest, à peu près sur 200 ou 300 milles de largeur, et sur une longueur de 4,000 milles. Cette ligne est desservie par les deux principaux transporteurs, selon une division convenue, et si les transporteurs régionaux doivent gagner ce qu'il faut gagner pour pouvoir financer les nouveaux genres d'avions, ils doivent faire l'une de deux choses: ou bien se joindre à la ligne principale, là où se trouve toute la circulation, ce qui est la politique, ou bien aller de l'autre côté de la frontière, où sont les plus grandes populations du sud, ce qui nous amène aux accords bilatéraux avec les États-Unis. Ce sont là deux buts du gouvernement dans la politique régionale; on veut qu'ils se rapprochent de la circulation de la ligne principale et les encourager à aller au sud de la frontière. Fondamentalement, cela s'applique aux provinces Maritimes aussi.

En ce qui concerne la fusion, à l'heure actuelle, ce n'est pas la politique du gouvernement, telle qu'énoncée par la Commission canadienne des transports, d'encourager une fusion des deux transporteurs régionaux. En fait, on a dit que la fusion ne serait pas approuvée, mais on n'a pas demandé la fusion et alors ce n'est vraiment pas une question qui déjà présentée au gouvernement.

[Text]

Mr. McGrath: Well, this is a question of vital concern, Mr. Chairman, to the people of Prince Edward Island because on it depends whether or not they are to have a direct service to Montreal in place of the very inadequate service that they now have. And if the Transport Commission is not going to permit, as obviously they are not, a merger of Nordair and EPA, then it would seem to me that the people of Prince Edward Island must content themselves with the inadequate service they now have.

Mr. Richardson: Mr. Chairman, I believe that the proposal that has been put forward by Nordair and EPA was not a merger, but they will be working together, which will provide the service that you are speaking of. No ruling of the CTC or position taken before the Commission by Mr. Pickersgill mitigates against the proposal of the two airlines. Mr. Pickersgill has subsequently made that very clear, that although they are not talking about merger, he is not standing in the way of the arrangements which they are making together to provide better service.

Mr. McGrath: Well, I do not know the precise definition of a merger, but it seems to me that there was an announcement made in the press to the effect that Nordair had acquired the controlling interest in EPA. And the end result is the same, is it not?

Mr. Richardson: My understanding is that it is not viewed as a merger.

Mr. McGrath: A rose by any other name. Mr. Chairman, I do not know if there are any other questions by any other members on this. I have one or two questions on other subjects that I would like to put to the Minister at this time.

The Chairman: Go ahead.

Mr. McGrath: My next question concerns the study to be made of harbour administration in Canada. When will this study be under way?

Mr. Hellyer: Mr. Chairman, with regard to this subject, we have had a paper done by some members of the Department which was referred to this Committee. I expect that the

• 1135

House leader will be moving a further reference on this subject which will merely state the broad considerations to which the Committee might address itself, to the end of studying harbour administration and hearing interested persons and of perhaps indicating to the government its views as to which

[Interpretation]

M. McGrath: La question est importante pour les gens de l'Île du Prince-Édouard, car de cela dépend l'obtention d'un service direct vers Montréal, pour remplacer le service insuffisant qui existe à l'heure actuelle. Alors si la Commission canadienne des transports ne veut pas permettre la fusion de la Nordair et de la EPA, il me semble que les gens de l'Île du Prince-Édouard devront se contenter du service inadéquat qu'ils ont à l'heure actuelle.

M. Richardson: Non, monsieur, je crois que la proposition qui a été faite par la Nordair et la EPA n'était pas une proposition de fusion, mais plutôt d'un travail de collaboration pour assurer le service dont vous parlez. Aucune décision de la CTC, ni attitude prise devant la Commission par M. Pickersgill, va à l'encontre de la proposition des deux compagnies aériennes. M. Pickersgill a éclairci cette question subséquemment, que même si on ne parle pas de fusion, il ne fera pas obstacle à l'accord qu'ils concluent pour assurer un meilleur service.

M. McGrath: Je ne connais pas la définition précise d'une fusion, mais il me semble qu'il y a eu une déclaration dans les journaux disant que la Nordair avait acquis le contrôle de la EPA. Il me semble que c'est la même chose n'est-ce pas?

M. Richardson: Si j'ai bien compris, on ne considère pas cela comme une fusion.

M. McGrath: Une rose, qu'on lui donne tout autre nom, est toujours une rose. Monsieur le président, je ne sais pas s'il y a d'autres questions de la part d'autres députés dans ce domaine. J'ai une ou deux questions dans d'autres secteurs que je voulais poser au ministre.

Le président: Allez-y.

M. McGrath: Ma question a trait à l'étude en cours au sujet de l'administration des ports au Canada. Quand l'étude sera-t-elle commencée?

M. Hellyer: Monsieur le président, à ce sujet, nous avons demandé un document à certains fonctionnaires du ministère, document soumis à ce Comité. Je m'attends que le Leader à la Chambre propose un autre mandat à ce sujet pour votre comité, qui fixera tout simplement les questions très vastes ou générales dont pourrait s'occuper le Comité, en ce qui concerne l'étude de l'administration des ports, pour entendre les personnes intéressées et peut-être pour indiquer au gouver-

[Texte]

means are preferable and the circumstances under which they might apply.

Mr. McGrath: Concerning the Canadian Coast Guard, which was the first subject I think referred to in your statement, there is some confusion as to its role with regard to the enforcement of our sovereignty within our territorial waters.

A case that comes to mind is that of the Norwegian sealer that was found within our jurisdiction killing seals, and the very small inadequate fisheries patrol vessel was unable to cope with it and they had to despatch an icebreaker from St. John's to deal with the situation. It would seem to me that the role of the Coast Guard by definition would be to ensure our sovereignty within our territorial jurisdiction with regard to poaching, if you like, and other infringements by foreign ships.

Mr. Hellyer: Mr. Stead would like to reply on behalf of the Department of Transport.

Mr. Stead: Mr. Chairman, the Canadian Coast Guard is a civilian service, and its prime consideration has to do with safety. This is an interpretation that is put on the term in some other countries. In the particular case to which you are referring, fisheries protection officers, two, I think from memory, were placed aboard one of our icebreakers—the Canadian Coast Guard operates all the icebreakers owned by the government of Canada—and they dealt with the sealer that I believe was poaching.

It is not an armed service but we work co-operatively with other departments. Indeed, if you look at the white document here you will find in the statement of marine services objectives that one of our objectives is to support the objectives of other departments of government, and we do quite a bit of this. This is just one example.

Mr. McGrath: Well, if I may be permitted this observation. It would seem to me that this Minister, with the success he has had in integration in other areas, would not tolerate such a situation whereby it seems to me that you have an overlapping of service between the fisheries patrol service on one hand and the Canadian Coast Guard on the other. And looming somewhere on the misty horizon is the Royal Canadian Navy. Yet none of them seem to have the teeth to be able to effectively ensure our sovereignty, certainly on the East Coast and from evidence on the West Coast as well. Would it not be advisable, in

[Interprétation]

nement ses opinions quant aux méthodes qui seraient préférables, ou aux circonstances dans lesquelles on pourrait les appliquer.

Mr. McGrath: Dans le domaine de la Garde côtière, qui a été, je crois, le premier sujet que vous avez mentionné dans votre déclaration, il semble y avoir une certaine confusion quant au rôle de la garde côtière dans la sauvegarde de notre souveraineté dans nos eaux territoriales.

Un exemple me saute à l'esprit: c'est le cas du navire norvégien qui a fait la chasse aux phoques à l'intérieur de nos eaux territoriales, où un très petit vaisseau du ministère des Pêches n'a pu régler la situation et où on a dû expédier un brise-glace de Saint-Jean pour qu'il s'en occupe. Il me semble que le rôle de la garde côtière, selon sa définition, serait d'assurer notre souveraineté à l'intérieur de nos eaux territoriales en ce qui concerne ceux qui font la pêche illégalement, et aussi à l'égard des autres violations de la part de navires étrangers.

Mr. Hellyer: Monsieur Stead voudrait vous expliquer ce qui en est, au nom du ministère.

Mr. Stead: Monsieur le président, la garde côtière est un service civil. Elle se préoccupe surtout de la sécurité. Cette autre interprétation n'existe que dans d'autres pays. Dans le cas auquel vous faites allusion, les agents de protection des pêches, si je me souviens bien, ont pris place à bord d'un de nos brise-glaces, et c'est la garde côtière qui exploite tous les brise-glaces du gouvernement du Canada, et sont allés rencontrer le navire qui faisait la chasse aux phoques illégalement.

Ce n'est pas un service armé, mais il travaille en collaboration avec les autres ministères. Si vous examinez le document blanc, vous verrez parmi les fonctions des services maritimes celui d'appuyer les fonctions des autres ministères. Nous le faisons beaucoup, voilà un seul exemple de cela.

Mr. McGrath: Si on me permet une seule observation, il me semble que le ministre, avec le succès qu'il a eu dans la fusion dans d'autres domaines, ne saurait tolérer une telle situation. Il me semble qu'il y a ici double emploi. Le service de patrouille des pêcheries et d'autre part la garde côtière, font double emploi. Quelque part sur l'horizon se trouve la Marine royale canadienne. Aucun service ne semble pouvoir, de façon efficace, assurer notre souveraineté, surtout sur la côte orientale; d'après ce que l'on sait, le problème existe sur la côte ouest aussi. Ne serait-il pas préférable alors, vu le rôle des forces armées,

[Text]

view of the role of the armed forces and so on, to have this whole area studied and perhaps to have some co-ordination or integration, if you like, to protect the rights of our fishermen on the West and East Coasts of Canada. Obviously, the Fisheries Department cannot do it with the little tubs they have.

Mr. Hellyer: I am not sure what you would suggest. The other services are available to assist in this field, and I have no doubt that we co-operate to the maximum extent possible, and I have no doubt that the armed forces would do anything that was requested of them. But this first has to be a decision taken by the people responsible for enforcing fishing limits, as to what they would like to have done.

Mr. McGrath: The confusion arises, Mr. Chairman, because of the name Canadian Coast Guard, and of course the Minister and the Committee know full well the role of the United States Coast Guard. It fulfils a very useful function because it looks after the territorial sovereignty of the United States on both coasts and on the Great Lakes.

Why cannot we put some teeth in our Coast Guard, and stick a pea shooter on their decks and try to enforce our jurisdiction.

Mr. Hellyer: Frankly, I doubt that this is necessary. With the number of naval vessels we have available, if the government wanted to use them in support of other ships for that purpose I think they are available to be used. I would think that is the main reason why it would not be contemplated. It would seem like an unnecessary expenditure when we have very real naval power available, notwithstanding the critics. We have some pretty good teeth there; I think the question is, under what circumstances would they be used?

Mr. McGrath: Mr. Chairman, the observation and the question are prompted by a continuous infringement of our territorial waters by foreign trawlers that are destroying our fishermen's gear and depleting the stocks of fish, and it seems to me that Canada is just unable to enforce our jurisdiction. I firmly believe the reason for it is because the Canadian Navy has not been asked to fulfil this role, because there is the Canadian Coast Guard and the small fleet of the Fisheries Protection Service. I just make that as an observation and not...

Mr. Hellyer: I think it is a useful observation. I think there is some concern about the breakdown of responsibility among the three

[Interpretation]

de faire une étude de tout ce service et peut-être d'avoir une certaine coordination ou intégration pour protéger les droits de nos pêcheurs sur les deux côtés du Canada. Évidemment, le ministère des Pêches ne peut le faire avec les coquilles de noix qu'il a.

Mr. Hellyer: Je ne suis pas du tout sûr de ce que vous proposeriez. Les autres services sont certainement là pour aider dans ce domaine, et je n'ai pas de doute que nous collaborons dans la plus grande mesure possible; je suis sûr que les forces armées feraient tout ce qu'on leur demanderait de faire. Mais cela doit être une décision tout d'abord de la part de ceux qui sont chargés du respect des limites territoriales pour la pêche.

Mr. McGrath: Voici où se trouve la confusion, monsieur le président: c'est en raison de l'étiquette même «Garde côtière». Tout le monde connaît le rôle de la garde côtière des États-Unis, qui remplit un rôle essentiel car elle s'occupe de la souveraineté territoriale des États-Unis, sur les deux côtés et sur les Grands lacs.

Alors pourquoi ne pas rendre notre propre garde côtière plus efficace, lui donner des armes pour qu'elle tente de faire respecter notre souveraineté territoriale?

Mr. Hellyer: Je ne crois pas que ce soit nécessaire. Avec le nombre de navires que nous avons à notre disposition, si le gouvernement voulait les utiliser pour appuyer les autres navires à cette fin, je crois qu'ils seraient disponibles. J'ai l'impression que c'est là la raison principale pour laquelle on ne songerait même pas à cela. Ce serait considéré comme une dépense inutile, étant donné que nous avons ce pouvoir maritime à notre disposition, malgré les critiques qu'on en fait. Il s'agit de décider dans quelles circonstances on les utiliserait.

Mr. McGrath: Ma remarque et ma question découlaient de l'empiétement continu de nos eaux territoriales par des navires étrangers qui détruisent les agrès de nos pêcheurs et épuisent nos stocks de poisson. Il me semble que le Canada est incapable de faire respecter ses limites territoriales. Je crois fermement que c'est parce qu'on n'a pas demandé à la marine canadienne de remplir ce rôle, en raison de l'existence de la garde côtière et de la petite flotte du service de protection des Pêcheries. C'est une observation tout simplement que je fais et...

Mr. Hellyer: Je crois que l'observation est utile, et je crois qu'il y a une certaine préoccupation au sujet de la répartition des res-

[Texte]

organizations and it is a question that is worth studying.

Mr. McGrath: I have one further question, Mr. Chairman.

Mr. Allmand: Mr. Chairman, may I ask a supplementary on the Coast Guard?

The Chairman: You will have to come back with your question later.

Mr. McGrath: Well, no, I am going to pass the Coast Guard, Mr. Chairman, so perhaps we may entertain the supplementary from that old sea horse over there, Mr. Allmand, from Notre-Dame-de-Grâce.

Mr. Allmand: I just wanted to know for information the total number of vessels, helicopters and aircraft—I do not expect to get the information right now but perhaps it could be provided—in the Coast Guard service and generally where they are located—the Pacific Coast, the Atlantic Coast, the Arctic Coast. If that could be provided for me I would appreciate it.

Mr. Hellyer: We can do that.

• 1145

Mr. Stead: Would you like me to speak to that? For the moment there are about 60 watch keeping ships—ships fit to keep the sea on a full-time basis. It depends on how you define it. The total number including tugs, northern barges and so forth is in the neighbourhood of 200 vessels, some of them for seasonal operation. There are about 25 helicopters that are operated to the marine services order, but with the technical backup and management of air services, and the cost of that is one of the things that is transferred in these estimates. It is recognized that they are provided for marine services purposes.

We have a mimeographed publication with all the details. I am not sure whether it shows where they are based, but a complete list of ships is available if that would be useful, and I can certainly speak to or otherwise inform you where they are based. I can produce that this afternoon if you would like me to.

Mr. Allmand: Thank you.

Mr. McGrath: My next question has to do with what experience if any the Department has had regarding the recent amendments to the Navigable Waters Protection Act, and more specifically Section 16, if my memory serves me correctly.

Mr. Hellyer: I am not familiar with Section 16. Do you know, Mr. Stead?

[Interprétation]

ponsabilités dans ce domaine. C'est une question qui mériterait un peu d'étude.

Mr. McGrath: Une dernière question, monsieur le président.

Mr. Allmand: Est-ce que je pourrais poser une question supplémentaire sur la garde côtière?

Le président: Vous devrez poser votre question plus tard.

Mr. McGrath: Je laisserai plutôt tomber ma question sur la garde-côte, monsieur le président, afin de pouvoir entendre cette question du vieux loup de mer qu'est ce M. Allmand, de Notre-Dame-de-Grâce.

Mr. Allmand: Je voudrais tout simplement savoir, à titre de renseignement, le nombre total de navires, d'hélicoptères et d'avions dans la garde-côte, vous n'avez pas à me donner la réponse immédiatement, et l'endroit où ils sont cantonnés, la côte du Pacifique, de l'Atlantique, ou de l'Arctique. Si on pouvait me donner ces renseignements, je l'apprécierais.

Mr. Hellyer: Nous le pouvons.

Mr. Stead: Aimeriez-vous que je traite de cette question? Il y a présentement environ 60 navires affectés à la surveillance, des navires qui peuvent demeurer en mer en tout temps. Tout dépend évidemment de votre définition. Mais le nombre total, y compris les barges, les remorques, est d'environ 200 navires. Il y a environ 25 hélicoptères qui relèvent du service de la marine et qui sont appuyés par le service de l'air. Le coût de ces services est l'un des items inclus dans ces prévisions budgétaires. Il est admis qu'ils sont inclus au profit des services maritimes.

Nous avons une publication polycopiée qui donne tous les détails. J'ignore si l'on y indique l'endroit où ils sont cantonnés, mais une liste complète des navires est disponible, si cela peut vous aider. Je pourrais facilement vous informer de leur situation géographique. Je peux le faire cet après-midi, si vous le voulez.

Mr. Allmand: Merci beaucoup.

Mr. McGrath: Ma question suivante a trait à l'expérience qu'a eue le ministère, s'il en a eu, au sujet des modifications récentes de la *Loi sur la protection des eaux navigables*, et plus précisément de l'article 16, si je me souviens bien.

Mr. Hellyer: Je ne connais pas l'article 16. Le connaissez-vous, monsieur Stead?

[Text]

Mr. Stead: No, I do not recognize the reference. The Act has been passed, I think, but not yet proclaimed.

Mr. McGrath: I see; that answers my question. A final question; what is the new policy of the Department regarding ice breaking in the St. Lawrence? Is it the intention to keep the St. Lawrence open all the year round to Montreal?

Mr. Hellyer: I would say substantially, yes.

Mr. McGrath: What has been the experience this year?

Mr. Hellyer: The experience improves a bit each year and when I say "substantially, yes" I do this advisedly because there are times when you cannot keep the St. Lawrence open. You get an east wind for two or three days and you get rafting in the lake, and the first thing you know you have a jam and you cannot get through, but the object of the Department is to keep the channel open whenever it is physically possible to do so.

Mr. McGrath: Notwithstanding the dire consequences that this would have for the ports of Saint John and Halifax.

Mr. Hellyer: I think the interrelation of Canadian ports, including those as well as Churchill and others, is recognized and it is a matter of regret that the same traffic cannot move over all ports. Also most Canadians are realists.

Mr. McGrath: They do not believe that in Halifax and Saint John, Mr. Chairman.

Le président: Monsieur Godin.

M. Godin: Merci, monsieur le président. Il y a environ deux ans, j'ai assisté à la présentation d'un film qui nous faisait voir une nouvelle machine en opération sur les Grands Lacs. En fait, il s'agissait d'une charrue adaptée à l'avant d'un navire et qui labourait la glace.

A l'époque, il faut dire qu'il devait y avoir un «truc», mais cela m'a semblé une invention magnifique. Le ministère a-t-il tenté l'expérience dans d'autres régions du Canada? Et quels résultats cette charrue a-t-elle donnés?

Mr. Hellyer: Are you referring to the Alexbow?

Mr. Stead: It was invented by Mr. Alexander. We participated in experimentation in the Arctic in the neighbourhood of Resolute last summer. Actually this device or one version of it, a barge called the Learmonth which was pushed by a tug, was engaged in

[Interpretation]

M. Stead: Moi non plus. Le projet de loi a été adopté mais la loi elle-même n'a pas encore été proclamée.

M. McGrath: Voilà qui répond à ma question. En voici une dernière. Quelle est la nouvelle politique du ministère au sujet du bris des glaces dans le Saint-Laurent? Avez-vous l'intention de garder le Saint-Laurent ouvert à l'année longue jusqu'à Montréal?

M. Hellyer: Je crois que je puis dire oui.

M. McGrath: Quelle expérience avez-vous acquise cette année?

M. Hellyer: L'expérience s'améliore d'année en année. Mais lorsque je dis oui, je crois préciser qu'il est parfois impossible de garder le Saint-Laurent ouvert. Que le vent souffle de l'est durant deux ou trois jours, il y a embâcle et vous ne pouvez plus passer. Le but du ministère c'est de garder le chenal ouvert lorsque c'est physiquement possible de le faire.

M. McGrath: Malgré les conséquences désastreuses que cela pourrait avoir pour les ports de Saint-Jean et Halifax?

M. Hellyer: Je crois que l'interdépendance des ports canadiens, y compris Churchill et les autres, nous est connue, et je regrette qu'on ne puisse pas assurer la même circulation à tous les ports. Mais la plupart des Canadiens sont réalistes.

M. McGrath: On ne croit pas cela, à Halifax et à Saint-Jean, monsieur le président.

The Chairman: Mr. Godin.

Mr. Godin: Thank you, Mr. Chairman. About two years ago I attended a film presentation which showed the operations on the Great Lakes of a new machine. In fact, it was a plough which was fitted onto the front of a ship and that ploughed the ice. At the time, although there was a sort of "trick" involved, this seemed like a terrific invention to me. Has the Department tried this experiment in any other regions of Canada? And what results did this plough produce?

M. Hellyer: Parlez-vous de l'Alexbow?

M. Stead: La machine a été inventée par M. Alexander. Nous avons participé à des expériences dans l'Arctique, dans la région de Resolute Bay, l'été dernier. En fait, cet appareil, ou une version de cet appareil, une barge du nom de *Learmouth* poussée par un

[Texte]

supplying oil to the site of the Panarctic developments and its prime job was to get the oil there.

As it turned out, the ice conditions were such that the test, if you want to call it that, was not too conclusive. We had scientists from various departments and marine engineers, and so forth, available so that we could get some evaluation, hopefully, out of the passage of this vessel but the results, for the reasons I have given, were not conclusive.

This past winter we rented the original Alexbow, of which you may have seen movies, and which I think were taken at Kingston a year before. However, after the first bad spell of ice in December the season this year was very mild and there was not a great deal of useful ice to experiment on.

I have not had an up to date report on the results of this winter's experiments but I believe they were not too conclusive because of the mildness of the winter and the lack of suitable ice for appropriate tests, but we are interested and are following it up.

• 1150

M. Godin: Le ministère des Affaires indiennes finance présentement la construction de réservoirs qui recevront l'huile livrée par les pétroliers dans le Grand Nord, et particulièrement sur les côtes de la Baie d'Hudson. Combien de mois par année les pétroliers peuvent-ils se rendre dans ces régions? Et à l'heure actuelle, y a-t-il des endroits où les pétroliers peuvent accoster, ou si le ministère des Travaux publics devra construire des installations en conséquence?

Mr. Stead: Mr. Chairman, I do not know of any oil tankers operating into the north now except those chartered by the Department of Transport to supply oil to certain remote northern stations such as Hall Lake, Frobisher and Resolute—the principal administrative posts in the Arctic. These conventional, preferably ice-strengthened tankers go up, and have done for many years, under escort by the icebreakers of the Canadian Coast Guard and the meteorological reconnaissance of the Met Branch.

As to new developments, the main one that is occupying our attention now is the so-called Manhattan Project which is being financed by American oil companies with a view to seeing whether it is feasible to carry oil in large quantities all year around through the northwest passage from the Alaskan north coastal plain, Prudhoe Bay. We are actively participating in this and will provide various

[Interprétation]

remorqueur, devait assurer le ravitaillement en pétrole de diverses localités de l'Arctique. Sa tâche principale consistait à assurer la livraison du pétrole.

Il est arrivé toutefois, qu'en vertu de l'état des glaces, les essais, si vous voulez les appeler ainsi, n'ont pas été concluants. Nous avions des hommes de science et des ingénieurs de la marine à notre disposition pour pouvoir obtenir certains renseignements à la suite du passage de ce navire. Mais comme je l'ai dit, les résultats n'ont pas été très concluants.

L'hiver dernier, nous avons loué l'*Alexbow* que vous avez peut-être vu sur film, film qui a été tourné à Kingston, je crois l'année précédente. Mais après les premières glaces du mois de décembre, la saison, cette année, a été plutôt douce et il n'y a pas eu beaucoup de glace utile à des essais.

Par conséquent, je n'ai pas eu les derniers résultats sur les expériences de cet hiver. Je crois qu'elles n'étaient pas trop concluantes en raison du doux hiver et du manque de glace pour les essais appropriés. Nous sommes intéressés à poursuivre l'affaire toutefois.

Mr. Godin: The Department of Indian Affairs and Northern Development is now financing reservoirs which will store the oil delivered by tankers in the Far North, particularly in the Hudson's Bay. How many months a year can tankers go into these regions? And at the present time, are there any places where they can dock, or will the Department of Public Works have to build docking facilities as a result of this?

M. Stead: Je ne connais pas de pétroliers qui vont jusque dans le Grand Nord, à l'heure actuelle, sauf ceux qui sont nolisés par le ministère des Transports pour approvisionner en pétrole certaines stations très septentrionales comme Hall Lake, Frobisher, Resolute et les principaux postes administratifs de l'Arctique. Ce sont des pétroliers renforcés contre les glaces qui, depuis plusieurs années, sont escortés par les garde-côtières ainsi que par les aéronefs de reconnaissance du service de météorologie.

Quant aux nouveaux projets, le principal est le projet *Manhattan* financé par les sociétés pétrolières des États-Unis afin de voir s'il serait rentable de transporter le pétrole en grande quantité pendant toute l'année en empruntant le passage du nord-ouest, à partir de la plaine côtière septentrionale de l'Alaska, la Baie Prudhoe. Nous participons activement à ce projet et nous assurons divers

[Text]

backup meteorological and other services including the services of an icebreaker to be available if there are any troubles.

Now this particular 150,000 ton ship, the oil tanker *Manhattan*, is now being altered to make it ice-strengthened and to give it an ice-breaking bow. I gather the program is somewhat delayed in the shipyards and therefore it will not be up in the north until more or less the open season. In these circumstances and for the purposes of testing the feasibility of a ship of this size operating this way I think the intention of the owners is to go out into the polar pack until they find ice that may be regarded as representative of what they might find in the northwest passage in the winter.

Depending on how this works, they will likely try to come back after the winter ice starts forming late in the season of this coming year. We are fully supporting this also, Mr. Chairman.

M. Godin: Merci bien, monsieur le président. On a parlé d'embâcles tout à l'heure. Maintenant, est-il possible que des brise-glaces naviguent continuellement sur le Saint-Laurent? Je demeure assez près du pont de Québec et à chaque fois qu'il s'est produit un embâcle, c'est parce que les brise-glaces étaient inactifs dans le port de Québec. Cela est-il dû à des raisons techniques ou si, par une température de moins 40°F, par exemple, il est impossible de faire circuler les navires? J'aimerais avoir quelques détails concernant ces opérations ou ces inactivités?

Mr. Stead: Mr. Chairman, the ice-breaking in the St. Lawrence River has certain advantages and disadvantages compared with ice-breaking in the open sea where the ice moves around impelled by water and air currents. In the case of the river you have more or less a constant flow of the water in one direction and therefore the tactic is, regardless of the purpose of keeping the channel open, to break any jams that form in constricted places from below. There is no use doing it from above because the broken ice would merely go back into the hole you are trying to drive in the jam. So we break from below. Similarly, there is no virtue in assisting individual ships that may be beset if they are between jams. The object of our program in the St. Lawrence is to keep the channel open so that water can flow out. This also, as Mr. McGrath mentioned, provides a navigation channel.

[Interpretation]

services d'appui, les services météorologiques et autres services nécessaires, y compris les services d'un brise-glaces qui serait disponible en cas d'urgence.

Ce navire, le pétrolier *Manhattan*, d'une jauge d'environ 150,000 tonnes est présentement en train d'être modifié pour le renforcer contre les glaces et lui installer une proue de brise-glaces. Je crois comprendre que les travaux sont un peu en retard et par conséquent, le navire ne pourra probablement pas se rendre dans le Grand Nord avant la saison ouverte. Dans ce cas, et en vue de mettre à l'épreuve la rentabilité d'un navire de cette jauge affecté à ce genre d'opération, je crois que l'intention des propriétaires est d'aller dans les glaces polaires jusqu'à ce qu'ils rencontrent des glaces représentatives de ce qu'ils trouveraient dans le passage du nord-ouest en hiver.

Selon les résultats de cette expérience, ils essaieront probablement de revenir une fois que les glaces d'hiver commenceront à se former à la fin de la saison l'année prochaine. Nous appuyons aussi ce projet pleinement, monsieur le président.

Mr. Godin: Thank you, Mr. Chairman. We were mentioning ice-jams a while ago. Now, would it be possible to have icebreakers sailing constantly on the St. Lawrence? I live fairly near to the Quebec Bridge, and every time there has been an ice-jam, it is because the icebreakers in Quebec harbour were inactive. Is this due to technical difficulties, or is it because when you reach 40°F. for instance, it is impossible for the ships to move? I would like to have some details with regard to these operations or these inactivities.

M. Stead: Pour ce qui est de briser les glaces dans le Saint-Laurent, il y a certains avantages et certains inconvénients par rapport à briser les glaces en haute mer où les courants maritimes et les vents transportent les glaces. Dans le cas du fleuve, vous avez un courant plus ou moins constant de l'eau dans une seule direction et par conséquent, peu importe l'objectif qui est de garder un chenal ouvert, la stratégie est de faire sauter les embâcles qui se forment aux endroits étroits. Il est inutile de les faire sauter par le haut car les glaces retomberaient tout simplement dans ce trou que vous tentez de frayer dans l'embâcle. Par conséquent, nous faisons sauter l'embâcle par-dessous. De même, il n'y a pas lieu de se porter au secours d'un navire qui serait pris entre deux embâcles. Le but de notre programme sur le Saint-Laurent est de maintenir le chenal ouvert afin que l'eau puisse passer. Comme M. McGrath l'a dit, on

[Texte]

[Interprétation]

assure ainsi un chenal de navigation en même temps.

• 1155

Now there are times and places where difficulties that are beyond the capacity of icebreakers do cause trouble. One of the worst places in the river is Lake St. Peter where due to the gradient between the top and bottom ends of the lake the current slows down from something in the neighbourhood of two knots everywhere else to about one-half knot. If you have an easterly wind, that in effect slows the movement of the ice out to the sea and stops it so that it refreezes. If this coincides with severe cold weather you have a complete cementing over of the passage that has been created by the icebreakers. After all, icebreakers break ice but they cannot make it go away.

Now this is one of the principal causes of interruption in the flow of water and navigation in the St. Lawrence. Another constriction that is caused by similar factors occurs at the Quebec Bridge and of course in very bad weather the Cabot Strait is a bottleneck, although that does not impede the flow of river water. There have been times when a sudden onset of severe weather that has lasted for several weeks has created problems that were beyond the force of icebreakers that were on the spot normally for operating in that stretch, in which case if at all possible, if other obligations permit, we bring icebreakers up from the Maritimes to assist.

I think the last time, a year or so ago, we had a severe jam at the Quebec Bridge and there were nine icebreakers working, including the John A. Macdonald. Now, typically, we do not send the very largest icebreakers up into the upper reaches of the river because the channel is narrow, your floating aids to navigation are not reliable with ice around and there is a danger of the ship getting stuck and it blocking the channel.

The Chairman: In my opening remarks this morning I asked the Committee if we could excuse the two ministers because they must attend a Cabinet meeting at 12 o'clock. The Ministers, Mr. Hellyer and Mr. Richardson, will be back this afternoon.

Mr. Pringle: What time this afternoon will we be meeting?

The Chairman: At 3.30.

Mr. McGrath: Mr. Chairman, before we adjourn I have a serious point of order to raise. In connection with my point of order I would like to ask, through you, if the Clerk

Il y a des endroits et des moments où des difficultés qui dépassent la capacité des brise-glaces présentent des problèmes. Un des pires endroits du fleuve c'est le Lac Saint-Pierre où en raison du dénivellement entre les deux extrémités du lac le courant ralentit d'environ 2 nœuds à environ un demi-nœud. Si le vent souffle de l'est, le mouvement des glaces vers la mer ralentit et s'arrête, ce qui permet aux glaces de prendre en pains. Si cela coïncide avec des températures extrêmement froides, on se retrouve avec de la glace solide sur le chenal tracé par les brise-glaces. Après tout, les brise-glaces peuvent briser la glace mais non pas la faire disparaître.

C'est une des causes principales de l'interruption du courant et de la navigation dans le Saint-Laurent. Et une autre constriction causée par des facteurs semblables se présente au pont de Québec et évidemment, si le temps est extrêmement mauvais, le détroit de Cabot forme aussi un embouteillage, bien qu'il n'empêche pas le fleuve de se déverser. Certaines années, où de très basses températures ont duré pendant plusieurs semaines, le problème dépassait la capacité des brise-glaces qui étaient sur place et qui assuraient normalement le service de ce détroit. Mais dans ces cas, et si c'est possible, nous faisons venir des brise-glaces des Maritimes.

Je crois que la dernière fois, l'an dernier, que nous avons eu un embâcle au pont de Québec, nous avions neuf brise-glaces à l'œuvre y compris le John A. Macdonald. Évidemment, nous n'envoyons pas les plus gros brise-glaces dans les parties amont du fleuve car le chenal est très étroit et les aides à la navigation ne sont pas très sûres lorsqu'il y a de la glace autour, et il y a un risque que le navire échoue et bloque le chenal.

Le président: Dans mes remarques d'ouverture, ce matin, j'ai dit que nous devrions suspendre la séance à midi car les ministres doivent assister à une réunion du Cabinet. Je sais que les deux ministres, MM. Hellyer et Richardson nous reviendront cet après-midi.

M. Pringle: A quelle heure cet après-midi, s'il vous plaît?

Le président: A 15h.30.

M. McGrath: Monsieur le président, avant de lever la séance j'ai un appel au Règlement assez grave à soulever. Et en rapport avec mon appel au Règlement, j'aimerais deman-

[Text]

of the Committee could provide us with the cost of the tour of the Atlantic Provinces. I would like to have that for our next meeting or as soon as possible.

My point of order, Mr. Chairman, has to do with the fact that we now have most, if not all of the evidence of our tour of the Atlantic Provinces printed. The government, for reasons it knows best and for reasons it has enunciated in the House of Commons, has refused to accept our Fifth Report, which is an interim report and which makes certain basic interim recommendations—specially two interim recommendations concerning the freight freeze and the Maritime Freight Rates Act in the Atlantic Provinces and our interim recommendation regarding rail passenger service in Newfoundland.

Now Mr. Chairman, my point of order is that because the government has taken issue with our Fifth Report and has in fact refused to accept that report and has put it forward as a subject for debate, it would appear to me that we cannot proceed with the study of the evidence and the drafting of our final recommendations regarding the Atlantic Provinces transportation problems until the Fifth Report is either rejected or accepted by the House, because of the very basic reason that the report is being debated.

It is the government's contention—I am sorry to say, supported by the hon. member for Notre-Dame-de-Grâce who was such a dedicated member of the Committee and who worked so hard in Newfoundland, as he did in the other Atlantic Provinces in connection with the study, as we all did—that the area

• 1200

of rail passenger service in the Atlantic Provinces, or specifically in Newfoundland, is outside our jurisdiction. Yet if anyone objectively examines the evidence of our trip to the Atlantic Provinces and the evidence that preceded it of meetings preceding our visit to the Atlantic Provinces.

You will find constant reference throughout to rail passenger service not only in Newfoundland but in Fredericton, New Brunswick, the Dominion and other rail passenger services to Western Canada, and, it would seem to me that the Committee has wasted its time, the government has cut the legs out from under us. It has placed you, sir, as our very dedicated, hard working, very objective and fair Chairman in a most invidious position.

[Interpretation]

der au secrétaire du comité s'il pourrait nous dire ce qu'a coûté notre tournée dans les Maritimes. J'aimerais obtenir ce chiffre dès notre prochaine séance ou le plus tôt possible.

Mais mon appel au Règlement, monsieur le président, a trait au fait que presque tous les procès-verbaux, sinon tous les témoignages, de notre tournée des Maritimes ont été imprimés. Le gouvernement, pour des raisons qui ne sont connues que de lui et pour les raisons qu'il a énoncées à la Chambre des communes, a refusé d'accepter notre cinquième rapport, qui est un rapport intérimaire, et où l'on formule certaines recommandations provisoires, et deux recommandations en particulier sur le gel des taux et la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les Maritimes, ainsi qu'une recommandation provisoire au sujet du service-voyageurs ferroviaire à Terre-Neuve.

Et mon appel au Règlement est que vu que le gouvernement a mis en doute notre cinquième rapport et, effectivement qu'il a refusé de l'accepter, et l'a présenté aux débats, il me semble que nous ne pouvons pas étudier les témoignages et même rédiger nos recommandations finales au sujet du problème des transports dans les provinces de l'Atlantique avant que le cinquième soit rejeté ou accepté par la Chambre pour la raison fondamentale que notre rapport fait l'objet d'un débat.

Le gouvernement prétend, et je regrette de dire qu'il est appuyé par l'honorable député de Notre-Dame-de-Grâce qui fut un membre si dévoué du Comité et qui a travaillé si fort à Terre-Neuve, et dans les autres provinces de l'Atlantique, à régler ces problèmes, comme nous l'avons tous fait d'ailleurs, le gouvernement prétend que la question du service-voyageurs dans les provinces de l'Atlantique n'est pas de la compétence de notre Comité. Mais si on examine objectivement les témoignages reçus au cours de notre tournée dans les provinces de l'Atlantique, ainsi que les témoignages reçus avant notre visite dans les provinces de l'Atlantique.

On trouvera partout des renvois au service-voyageurs, non seulement à Terre-Neuve, mais à Fredericton au Nouveau-Brunswick, mais au Dominion et aux autres services-voyageurs vers l'ouest du Canada. Et alors, il me semble que le Comité a perdu son temps, que le gouvernement nous a coupé l'herbe sous les pieds. Le gouvernement vous a placé, monsieur le président, en tant que président dévoué, travailleur, très objectif et juste dans une très triste situation.

[Texte]

My point of order is that this Committee cannot proceed with its current reference from the House of Commons to study the transportation problems of the Atlantic Provinces until the government decides to bring forward its order which is now a government order—and they must stand or fall on it, by the way, because they have made it a government order; I do not know if they realize that—but they made it a government order so they must bring forward the recommendations contained in the fifth report to be voted on and either accepted or rejected by the House. If the House votes in favor of the government, as there is a good possibility they might do, and thereby accepts the government's contention that we were not authorized to study, or that this is outside of our area of jurisdiction, then we can proceed with the examination of our evidence excluding all references to rail passenger services: those in Newfoundland, New Brunswick and Western Canada. That is my point of order Mr. Chairman.

I am trying to draft in my mind a motion that would put some teeth into it. Bearing in mind the dedication and objectivity of the members opposite who work so hard and who are so interested in this matter, I know that they would want to support an objective motion because we want to get this matter disposed of otherwise all our hard work will be for naught.

I move, Mr. Chairman, that you consult with the government House leader, to ask him to bring forward the motion for concurrence in our Fifth Report which stands in the order paper in your name, so it can be disposed of and so that we can proceed with our examination of the evidence in connection with our reference to study the transportation problems of the Atlantic Provinces.

Mr. Allmand: Mr. Chairman, to begin with, if we are going to discuss this point of order and we do not need these gentlemen, we should maybe release them until the meeting this afternoon, unless they want to stay. However, I think we should give them the right to leave. Is that all right?

On this point of order, Mr. Chairman, let me say, first of all, that the government does not completely disagree with the report nor has it disregarded the Fifth Report of this Committee, because that report dealt with two matters, and introduced legislation into the House on one of those matters; that is,

[Interprétation]

Mon appel au Règlement est que le Comité ne peut pas continuer avec le mandat actuel qu'il a reçu de la Chambre des communes qui est d'étudier le problème des transports dans les provinces de l'Atlantique, jusqu'à ce que le gouvernement décide de présenter son ordre qui est une mesure du gouvernement. Et, étant donné que c'est une mesure du gouvernement, il doit en prendre la responsabilité. Je ne sais pas s'il s'en rend compte, mais comme il en a fait une mesure du gouvernement, il doit le présenter. Et les recommandations contenues dans le 51^e rapport devront faire l'objet d'un vote et être acceptées ou rejetées par la Chambre. Si la Chambre opte en faveur du gouvernement, et il est fort possible que cela se produise, et, par conséquent, la Chambre accepte ce que prétend le gouvernement, à l'effet que cette question n'était pas de notre compétence, nous pourrions alors étudier nos témoignages en éliminant toutes mentions du service-voyageurs ferroviaire à Terre-Neuve, au Nouveau-Brunswick et dans l'Ouest du Canada. Monsieur le président, voilà mon appel au Règlement.

J'essaie, dans mon esprit, de formuler une proposition qui aurait du mordant. Si je songe à l'objectivité et au dévouement des députés de l'autre parti qui ont travaillé si fort et qui sont tellement intéressés à cette question, je sais qu'ils voudront bien appuyer une motion objective car nous voulons disposer de cette question, autrement tout notre travail n'aurait servi à rien.

Je propose donc, monsieur le président, que vous consultiez le leader du gouvernement à la Chambre pour lui demander de présenter la motion d'adoption de notre 51^e rapport qui est inscrit à votre nom au feuillet, afin qu'on puisse en disposer et que nous puissions poursuivre notre étude des témoignages en vertu du mandat que nous avons d'étudier le problème des transports dans les provinces de l'Atlantique.

M. Allmand: Tout d'abord, je crois que si nous allons discuter cet appel au Règlement, nous n'avons pas besoin de ces messieurs, nous pourrions peut-être les excuser jusqu'à la séance de cet après-midi, à moins qu'ils ne veuillent rester. Mais je crois que nous devrions peut-être leur donner la permission de partir. D'accord?

Au sujet de l'appel au Règlement, monsieur le président, puis-je dire d'abord que le gouvernement n'est pas tout à fait en désaccord avec le rapport et il n'a pas mis de côté ce rapport, car il portait sur deux questions, et une mesure législative a été présentée à la Chambre sur l'une de ces questions, soit le

[Text]

the freeze on the Maritime Freight Rates Act. So the government certainly did not disregard the report.

With respect to the other part of the report which deals with the Newfoundland passenger service, again the motion that I made in the House is not that we should not deal with this matter; it is merely a motion that we send the report back to the House for reconsideration of that particular subject matter.

Therefore, there is no instruction whatsoever that we are out of order dealing with this or that we should not deal with Newfoundland passenger service, but, on the other hand, that we restudy the matter, which is a traditional type of motion in the House of Commons. As a matter of fact, the Opposition has very often made a similar type of motion. They made one with respect to the Parliamentary procedure in the House. The Leader of the Opposition made a motion that we send back the report of the procedure Committee to bring in further and new recommendations on the matter of allocation of time. Finally, that was accepted and it has been referred back to the procedure Committee which is restudying that matter.

The motion that we have made in the House of Commons is that that part of the Fifth Report dealing with passenger transportation service in Newfoundland be sent back to this Committee.

Mr. McGrath: Do you have a copy of your amendment there?

Mr. Allmand: No, I do not have it here, unfortunately. In addition to that Mr. Chairman, I disagree that the bringing forward of that motion prevents us from dealing with passenger Maritime transportation problems because that was only an interim report and whether the House of Commons deals with that motion or does not affect our studies. I say that we have been given a reference to study Maritime transportation problems and we still have that reference.

The Chairman: Mr. Mahoney.

Mr. Allmand: And I would say that...

The Chairman: There is only one thing that will clear up this whole matter and that is for somebody to get up today and ask the question of the House leader. You will get the answer.

[Interpretation]

gel de la Loi sur les taux de transports des marchandises dans les provinces maritimes. Le gouvernement n'a donc pas simplement mis le rapport de côté.

Quant à l'autre partie du rapport qui porte sur le service-voyageurs de Terre-Neuve, encore une fois la motion que j'ai présentée à la Chambre n'était pas que nous ne discussions pas de cette question, mais tout simplement une motion pour que nous renvoyions le rapport à la Chambre pour qu'elle étudie de nouveau cette question.

Par conséquent, il n'y a aucune directive à l'effet que nous n'avons pas la compétence voulue pour traiter d'une question ou d'une autre, ou du service-voyageurs de Terre-Neuve, mais, d'autre part, que nous étudions de nouveau cette question, ce qui est une motion classique à la Chambre des communes. De fait, l'opposition l'a souvent fait. Elle en a fait une au sujet de la procédure parlementaire en Chambre. Le chef de l'opposition a proposé de renvoyer au Comité de la Procédure le rapport afin d'ajouter de nouvelles recommandations au sujet de l'allocation de temps. Cette motion a été acceptée et la question a été renvoyée au Comité de la procédure qui doit étudier cette question à nouveau.

La motion que nous avons formulée à la Chambre, c'est que la partie du cinquième rapport qui traite du service-voyageurs ferroviaire à Terre-Neuve soit déferée de nouveau au comité.

M. McGrath: Avez-vous un exemplaire de votre motion?

M. Allmand: Non, malheureusement, je ne l'ai pas ici. Mais en plus, monsieur le président, je ne suis pas d'accord pour dire que la présentation de cette motion nous empêche de discuter des problèmes de transport des voyageurs dans les Maritimes, car il s'agissait simplement d'un rapport provisoire, et que la Chambre des communes règle la question ou non, n'a rien à voir avec notre travail. Je dis que nous avons comme mandat d'étudier le problème du transport dans les Maritimes, et que ce mandat n'a pas été changé.

Le président: Monsieur Mahoney.

M. Allmand: Et j'ajouterai que...

Le président: Il n'y a qu'une chose qui pourrait tirer cette chose au clair et c'est que quelqu'un se lève aujourd'hui en Chambre et pose la question au leader de la Chambre. Vous aurez la réponse.

[Texte]

Mr. McGrath: Mr. Chairman, I asked the question of House Leader and I got nowhere with my question because the House leader said that...

Mr. Mahoney: Mr. Chairman, with respect, if there is a point of order here at all, it is a point of order that ought to be brought before the House of Commons and not this Committee. The terms of reference to this Committee have not been varied by the House. We have a job to do; they have not changed that job yet. Now, if, as and when we come forward with the final report on our Maritime trip, and the other matter has not been disposed of, then there may be a point of order to raise in the House. But I do not think our terms of reference have changed. I think we have a job to do and we should get on with it.

Mr. Pringle: Mr. Chairman, on a point of order. The Committee agreed and instructed this Committee to adjourn at 12 o'clock. I have another meeting which very shortly I should attend.

Could we not observe the ruling of the Committee which was made earlier this morning? If we are not going to abide by those rulings then I think we should not make them, because we plan our programs accordingly. I felt once and was sorry for it. Could we adjourn at this time?

Mr. McGrath: This is a very urgent matter, Mr. Chairman.

The Chairman: Just a minute. Have you made a motion to adjourn, Mr. Pringle?

Mr. Pringle: I make the motion to adjourn. I am sorry, but on the basis that we have already agreed, I think...

Mr. McGrath: What about my motion? I made a motion, Mr. Chairman.

The Chairman: Well, it is not a motion.

Mr. Allmand: I made a motion. Will you second it?

Mr. McGrath: You do not need a seconder in Committee, Mr. Allmand?

Mr. Allmand: Let us vote on the motion. Or do you want to table it until this afternoon?

Mr. McGrath: When is the next meeting of the Committee?

[Interprétation]

M. McGrath: J'ai déjà posé la question au leader de la Chambre et je n'en suis pas plus avancé car le leader a dit que...

M. Mahoney: Sauf votre respect, monsieur le président, s'il y a un appel au Règlement c'est un rappel au Règlement qu'il faudrait soulever à la Chambre des communes et non pas au Comité. Le mandat du Comité n'a pas été changé par la Chambre. On nous a confié un travail et rien n'a été changé à ce sujet. Si jamais on produisait un rapport final sur notre tournée dans les provinces de l'Atlantique et que l'autre question n'a pas encore été réglée, il y aurait lieu de faire un appel au Règlement à la Chambre. Mais je ne crois pas que notre mandat ait changé. Je crois que nous avons toujours une tâche à accomplir et que nous devrions y travailler.

M. Pringle: J'en appelle au Règlement, monsieur le président. Il me semble que le Comité était d'accord pour qu'on lève la séance à midi. J'ai une autre réunion à laquelle je devrais assister dans quelques instants. Est-ce qu'on ne pourrait pas s'en tenir à la décision du Comité prise ce matin. Si nous n'avons pas l'intention de nous en tenir à ces décisions, nous ne devrions pas en prendre, car nous nous fondons sur elles pour établir notre programme. Je suis parti un fois et je l'ai regretté. Je me demande alors si nous ne pourrions pas lever la séance maintenant.

M. McGrath: Cette question est de la plus grande urgence, monsieur le président.

Le président: Un instant. Avez-vous formulé une motion d'ajournement, monsieur Pringle?

M. Pringle: Oui, je formule une motion d'ajournement. Je regrette, mais c'est que nous avions déjà décidé de lever la séance à midi.

M. McGrath: Mais qu'est-ce qu'il en est de ma motion? J'en ai faite une, monsieur le président.

Le président: Non, ce n'était pas une motion.

M. Allmand: J'ai présenté une motion. Est-ce que vous voulez l'appuyer?

M. McGrath: La motion n'a pas besoin d'être appuyée au Comité, monsieur Allmand.

M. Allmand: Mettons donc la motion aux voix, ou est-ce que vous préférez attendre à cet après-midi?

M. McGrath: Quelle est la prochaine séance du Comité?

[Text]

The Chairman: This afternoon at 3.30 p.m.

[Interpretation]

Le président: Cet après-midi à trois heures et demie.

Mr. McGrath: Oh well, I will defer it until 3.30.

M. McGrath: J'attendrai donc jusqu'à trois heures et demie.

• 1208

The Chairman: The meeting is adjourned.

Le président: La séance est levée.

AFTERNOON SITTING

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

• 1532

The Chairman: Gentlemen, I think when we adjourned at noon Mr. Rock was next on the list of questions.

Le président: Messieurs, je crois qu'à l'ajournement ce midi, M. Rock était le prochain sur la liste des interrogateurs.

Mr. Rock: I would like to know...

M. Rock: J'aimerais savoir...

Mr. McGrath: Mr. Chairman, before we proceed there is the matter of a point of order I raised before the adjournment which has not been resolved. Perhaps it might be useful as we now have Mr. Allmand's amendment to the motion for concurrence in the fifth report, if we could have it placed on the record.

M. McGrath: Monsieur le président, avant de procéder, il y a la question du rappel au Règlement que j'ai soulevée avant l'ajournement et qui n'a pas encore été décidée. Il serait peut-être utile, étant donné que nous avons l'amendement de M. Allmand à la motion d'adoption du cinquième rapport, de l'avoir inscrit au compte rendu.

Mr. Chairman: I do not think I can receive your motion, Mr. McGrath, because there is already one motion in the House, and it has to be dealt with before I can consider another one.

Le président: Je ne crois pas pouvoir recevoir votre proposition, monsieur McGrath, parce qu'il y a déjà une motion dont la Chambre est saisie, et elle doit être réglée avant que je puisse en considérer une autre.

Mr. McGrath: Mr. Chairman, notwithstanding the fact that I did move a motion, which you can forget all about if you want to rule that way, my point of order was that we cannot deal with the evidence we have received under our reference to study the transportation problems of the Atlantic Provinces as long as the...

M. McGrath: Monsieur le président, bien que j'aie proposé une motion que vous pouvez oublier si vous voulez en décider ainsi, mon rappel au Règlement portait sur le fait que nous ne pouvons pas juger la preuve que nous avons reçue aux termes de notre mandat d'étudier les problèmes du transport dans les provinces atlantiques tant que...

The Chairman: For your information, Mr. McGrath, we could do it; we could even make a sixth report.

Le président: Pour votre information, monsieur McGrath, nous pourrions le faire; nous pourrions même faire un sixième rapport.

Mr. McGrath: I know we can make a report but the way it stands now we cannot deal with the question of rail passenger transportation.

M. McGrath: Je sais que nous pourrions faire un rapport, mais, dans les présentes circonstances, nous ne pouvons traiter de la question du transport ferroviaire de voyageurs.

The Chairman: Mr. McGrath, I am sorry, but I think we should wait a few minutes because the interpreters have not arrived yet.

Le président: Monsieur McGrath, je m'excuse, mais je crois que nous devrions attendre quelques minutes parce que les interprètes ne sont pas encore arrivés.

Mr. McGrath: I think every member of the Committee should certainly read Mr. Allmand's speech because it certainly represents one of the neatest bits of footwork, figure skating and stick handling that I have read. I really commend it to the Committee because it is very enlightening. It can be found at page 7381 of *Hansard* for April 1, 1969, which

M. McGrath: Je crois que chaque membre du Comité devrait certainement lire le discours de M. Allmand parce qu'il représente, certes, le plus bel effort de jeu de pieds, de patinage et de jeu de bâton que j'aie jamais vu. Je le recommande vraiment au Comité parce qu'il est très illuminant. On peut le trouver à la page 7381 du *Hansard* du 1^{er}

[Texte]

[Interprétation]

• 1535

incidentally was April Fool's Day. In light of the great interest Mr. Allmand took in this matter, Mr. Chairman, when we were in the Atlantic Provinces and the very probing and searching questions he put to witnesses regarding rail passenger service it is rather interesting that he now comes and tells us that he was out of order on all those questions.

Mr. Allmand: I never said that.

Mr. McGrath: That is the substance of your speech.

Mr. Allmand: Mr. Chairman, I would be quite willing to deal with this, but we have witnesses here. Mr. McGrath, I would be willing to spend hours on it, but let us hear the witnesses.

Mr. McGrath: I understand we are not even in meeting because we are waiting for the translation services. I was just making an ad hoc statement.

Mr. Allmand: Oh, well, I am willing to spend as much time as necessary after the witnesses are finished.

The Chairman: No, I think it is useless to pursue that any further, Mr. Allmand.

Mr. McGrath: Are the translation services ready?

The Chairman: No, not yet.

Mr. Allmand: Is this being recorded even though it is not being translated?

The Chairman: It is on the record.

Mr. Allmand: It is recorded; well, I do not accept what Mr. McGrath has said about my particular speech.

Mr. McGrath: No? Well, you only have to read it.

The Chairman: I think we should wait five minutes to be in order.

Mr. Skoberg: Is it possible, Mr. Chairman, to give us an indication of future meetings to set up the agenda for the next to let us know which witnesses will be called?

avril 1969, jour qui, entre parenthèses, était celui du poisson d'avril. Vu le grand intérêt que M. Allmand a porté à ce sujet, monsieur le président, lorsque nous étions dans les provinces atlantiques et les questions vraiment probantes et pénétrantes qu'il a posées aux témoins au sujet du service-voyageurs ferroviaire, il est intéressant de constater qu'il vient maintenant nous dire qu'il a enfreint le Règlement dans toutes ces questions.

M. Allmand: Je n'ai jamais dit cela.

M. McGrath: C'est l'essentiel de votre discours.

M. Allmand: Monsieur le président, je serais bien consentant de m'occuper de la chose, mais nous avons ici des témoins.

M. McGrath: Si je comprends bien, la séance n'a pas encore commencé parce que nous attendons l'arrivée du service de traduction. Je ne faisais qu'une déclaration de forme.

M. Allmand: Eh bien, je suis consentant à passer ici tout le temps nécessaire après que les témoins auront fini.

Le président: Non, je crois qu'il est inutile de poursuivre la question, monsieur Allmand.

M. McGrath: Les services de traduction sont-ils prêts?

Le président: Non, pas encore.

M. Allmand: Y a-t-il enregistrement, même s'il n'y a pas de traduction?

Le président: C'est enregistré.

M. Allmand: C'est enregistré eh bien, je n'accepte pas ce qu'a dit M. McGrath à propos de mon discours.

M. McGrath: Non? Eh bien, vous n'avez qu'à le lire.

Le président: Je crois que nous devrions attendre cinq minutes pour être à l'ordre.

M. Skoberg: Est-il possible, monsieur le président, de nous donner une indication des prochaines séances, d'établir l'ordre du jour pour la prochaine et de nous dire quels témoins seront appelés?

[Texte]

The Chairman: We are planning on sitting again tonight at 8 o'clock. If we do not finish we will sit again on Tuesday April 29, 1969, from 9:30 a.m. till 1:00 p.m. and then on Thursday from 3:30 p.m. to 6:00 p.m. and at 8 p.m.

Mr. Breau: Is April 29 a Tuesday or a Thursday? Thursday is April 24, and Tuesday is April 29.

The Chairman: We will sit April 24 and if we do not finish, the 29th, and if we still have not finished, then May 1.

Mr. McGrath: May I ask, Mr. Chairman, when do we plan on getting down to making our final recommendations presuming, of course, that my point of order was accepted? Notwithstanding that, when do we get into a study of the evidence we heard in the Atlantic Provinces?

The Chairman: I am working on it right now, Mr. McGrath, and I will ask the steering committee to have a look at the work I have done and approve, disapprove, make amendments, or whatever it may be. When the steering committee has approved it we will present it to the Committee.

Mr. Marshall: Mr. Chairman, could I move a motion that Mr. McGrath be placed on the steering committee?

The Chairman: Is it agreed that Mr. McGrath will replace Mr. Nesbitt on the steering committee?

Motion agreed to.

Mr. Marshall: Mr. Chairman, could you give me an indication when the transport committee will be going to Labrador? I know they are intending to go. Has anything been decided?

The Chairman: That would be a good question to put to the Minister.

Mr. Marshall: All right.

Mr. McGrath: To the Minister? Oh, of course; that is right—the government now controls committees, the government now dictates...

The Chairman: I will have to get an order from the House to do that. I did not have a chance to speak to Mr. Hellyer about that. I spoke to the House Leader about it, but I did not speak to Mr. Hellyer about it.

Mr. Allmand: Should this not be discussed by the steering committee when we are discussing our program, Mr. Chairman? We will have to report back for approval of our

[Interprétation]

Le président: Nous projetons une séance de nouveau ce soir à 20 heures. Si nous ne finissons pas, nous siégerons de nouveau le mardi 29 avril 1969 à 9 heures et demie jusqu'à 13 heures et ensuite le jeudi de 15 heures et demie à 18 heures et de nouveau à 20 heures.

M. Breau: Le 29 avril est-il un mardi ou un jeudi? Jeudi est le 24 avril, et mardi est le 29 avril.

Le président: Nous siégerons le 24 avril et si nous n'avons pas fini, le 29, et si nous n'avons pas encore fini, le 1^{er} mai.

M. McGrath: Puis-je vous demander, monsieur le président, quand nous avons l'intention de préparer nos recommandations définitives supposant, bien entendu, que mon rappel au Règlement soit accepté? Nonobstant cela, quand commençons-nous à étudier les témoignages que nous avons recueillis dans les provinces atlantiques?

Le président: Je m'en occupe présentement, monsieur McGrath, et je vais demander au Comité de direction d'examiner le travail que j'ai fait et de l'approuver, le désapprouver, de le modifier ou quoi que ce soit. Lorsque le Comité de direction l'aura approuvé, nous le présenterons au Comité.

M. Marshall: Monsieur le président, puis-je proposer que M. McGrath soit nommé au Comité de direction?

Le président: Êtes-vous d'accord que M. McGrath siège au Comité de direction à la place de M. Nesbitt?

La motion est adoptée.

M. Marshall: Monsieur le président, pourriez-vous me donner une idée quand le Comité des transports ira à Terre-Neuve? Je sais qu'ils ont l'intention d'y aller.

Le président: Ce serait une bonne question à poser au ministre.

M. Marshall: Très bien.

M. McGrath: Au ministre? Oh, bien entendu, c'est exact, le gouvernement contrôle maintenant les comités, le gouvernement dicte maintenant...

Le président: Il me faudra obtenir un ordre de la Chambre pour faire cela. Je n'ai pas eu une chance de parler à M. Hellyer à ce sujet. J'ai parlé au leader de la Chambre à ce sujet mais je n'ai pas parlé à M. Hellyer.

M. Allmand: Monsieur le président, est-ce que cela ne devrait pas être discuté par le Comité de direction quand nous discuterons de notre programme?

[Texte]

program to this Committee but we could make some provisional arrangements and come back to the Committee.

The Chairman: Would you agree to leave it to the steering committee to discuss this trip to Labrador, Mr. Marshall?

Mr. Marshall: D'accord.

The Chairman: D'accord, agreed. Mr. Rock?

Mr. Rock: Mr. Hellyer, would you be able to tell me which votes take in the expenditures required for the expropriation of the land for the airport? I know there were some

• 1540

questions asked but I do not think this has been covered. I cannot find in here the actual lump sum, the amount provided, in this year's estimates. What vote is this under and on which page?

Mr. Hellyer: The details are on page 46 of this white book. Do you all have copies of that? It is near the bottom of the page, Montreal Airport.

Mr. Rock: This is a new airport so it cannot be considered as Dorval.

Mr. Hellyer: It reads: "Montreal (Airport, No. 2.) Land acquisition, including, consultants' fees."

Mr. Rock: Then you are providing \$21 million this year.

Mr. Hellyer: No, \$6.6 million this year, and \$14.4 million in future years.

Mr. Rock: I hope that amount will cover all the land you intend to purchase, Mr. Hellyer.

Mr. Hellyer: It may not.

Mr. Rock: According to the newspaper the Province of Quebec seems not to be co-operating too much in providing services. I do not know about the meetings you had with the ministers there but according to the newspapers it seems that they do not want to co-operate in spending \$100 and some odd million on roads that will be necessary. If this is true, do you have an alternative place to build in case the province does not want to co-operate and build the roads necessary for the airport?

Mr. Hellyer: As we said this morning, Mr. Rock, that is a hypothetical question.

[Interprétation]

Il faudra que nous fassions rapport pour obtenir l'approbation du Comité, mais nous pourrions peut-être avoir des arrangements intérimaires et ensuite revenir au Comité.

Le président: Seriez-vous d'accord pour laisser au Comité de direction la discussion de ce voyage au Labrador, monsieur Marshall?

M. Marshall: D'accord.

Le président: D'accord. Monsieur Rock.

M. Rock: Monsieur Hellyer, est-ce que vous pourriez me dire où, dans quels crédits, on s'occupe des dépenses qui sont nécessaires pour l'expropriation des terrains pour l'aéroport? Je ne crois pas qu'on le trouve là-dedans. Est-ce que vous pourriez me dire quelle somme est prévue dans les crédits de cette année? En vertu de quels crédits et à quelle page?

M. Hellyer: Les détails se trouvent à la page 46 du Livre blanc. Est-ce que vous en avez tous des exemplaires? Au bas de la page, on lit: «Montréal—(Aéroport n° 2)»

M. Rock: Il s'agit d'un nouvel aéroport, ce n'est donc pas Dorval.

M. Hellyer: On y lit: «Montréal—(Aéroport n° 2). Acquisition de terrains, y compris honoraires d'experts-conseils».

M. Rock: Alors, vous prévoyez 21 millions de dollars cette année.

M. Hellyer: Non, \$6,600,000 pour cette année et \$14.4 millions pour les années à venir.

M. Rock: J'espère que cette somme couvrira tous les terrains que vous avez l'intention d'acheter, monsieur Hellyer.

M. Hellyer: Peut-être que non.

M. Rock: D'après les journaux, le Québec semble ne pas trop collaborer pour ce qui est de fournir des services. Je ne sais pas, d'après les réunions que vous avez eues avec les ministres, mais dans la presse, on voit qu'il ne veut pas collaborer en dépensant 100 millions et quelques pour construire les routes nécessaires. Si c'est vrai, auriez-vous un autre choix, au cas où la province ne voudrait pas collaborer et construire les routes d'accès nécessaires?

M. Hellyer: Comme je l'ai dit ce matin, monsieur Rock, c'est une question hypothétique.

[Text]

Mr. Rock: Yes, well I was not here earlier, but, yes, it is a hypothetical question. I asked the question because, as you are aware, the area west of Dorion was considered at the same time as the other areas and it at least has all the highways and roadways necessary and the province would not have to spend any money at all on roads to the airport because of the existing two main highways; The Toronto-Montreal Highway and the Trans-Canada Highway.

That is what I was thinking of as the alternative if by chance the province does not want to co-operate at all. In this area you would not need their co-operation.

Mr. Hellyer: I do not really think you can build an international airport in any province without the co-operation of the province. I think the particular site in the area you are discussing is completely unacceptable to the province.

Mr. Rock: Yes, I see. With regard to closing the Lachine Canal, Mr. Hellyer, I understand that the Seaway Authority has engaged engineers to study the whole future use of the Canal as soon as it is closed.

Could you tell us how far they have gone at this time? Have they begun the study? Are they going to contact the municipalities?

The Chairman: I do not think we should re-open this thing. Mr. Camu was here just a while ago, Mr. Rock, and you asked all those questions of Mr. Camu. I think you had a fairly lengthy question period on this matter and I do not think we should re-open this debate again.

Mr. Rock: I am not trying to have a debate, Mr. Chairman, I am just trying to find out whether since that time and now anything new has happened concerning these engi-

• 1545

neers. In other words, have they started working on this or have they not? At that time it was a matter of their having been hired just a few weeks before that.

The Chairman: We have already dealt with the estimates of the Seaway, Mr. Rock.

Mr. Rock: Yes, that is right. This has to do with Air Canada. At present, CNR owns Air Canada and I would like to know whether your Department or the government has any intention of changing the ownership; in other words, having Air Canada become completely

[Interpretation]

M. Rock: Oui, mais je n'étais pas ici plus tôt. Mais c'est bien une question hypothétique. J'ai posé cette question parce que, comme vous le savez, on a aussi pensé à la région à l'ouest de Dorion, en même temps qu'aux autres régions, et cette région a au moins les routes d'accès nécessaires. La province ne devrait pas dépenser un seul sou pour construire des routes d'accès à l'aéroport, étant donné qu'il y aurait deux routes principales: la route transcanadienne et la route Toronto-Montréal.

Voilà l'autre choix auquel je pensais, à condition que la province ne collabore pas du tout. Dans cette région, vous n'auriez pas besoin de la collaboration de la province.

M. Hellyer: Vous ne croyez vraiment pas qu'il est possible de construire un aéroport international dans une province sans la collaboration de cette province, n'est-ce pas? Je crois que l'emplacement dont vous parlez est totalement inacceptable pour la province.

M. Rock: C'est bien. Je vois. En ce qui a trait à la fermeture du canal Lachine, monsieur Hellyer, je crois comprendre que l'Administration de la voie maritime a engagé des ingénieurs pour étudier l'emploi futur du canal, dès sa fermeture.

Pourriez-vous nous dire jusqu'où on s'est rendu? Est-ce que l'on a commencé cette étude? Est-ce qu'ils vont se mettre en communication avec les municipalités?

Le président: Je ne crois pas que l'on devrait rouvrir cette question. Vous êtes arrivé il y a quelques minutes, monsieur Rock, et vous aviez posé toutes ces questions à M. Camu. Je crois que vous avez eu suffisamment de temps pour poser des questions à ce sujet et que nous ne devrions pas rouvrir cette question, encore une fois.

M. Rock: Je n'essaie pas de provoquer un débat, monsieur le président; j'essaie simplement de voir si depuis ce temps, jusqu'à maintenant, il y a eu quoi que ce soit de neuf qui s'est passé, avec les ingénieurs. Autrement dit, oui ou non est-ce qu'ils ont déjà commencé à travailler à ce sujet? A ce moment-là, on avait tout simplement dit qu'on les avait engagés quelques semaines avant.

Le président: Nous avons déjà étudié les crédits de la Voie maritime, monsieur Rock.

M. Rock: En effet. Cela a trait à Air Canada. A l'heure actuelle, les Chemins de fer nationaux du Canada sont les propriétaires d'Air Canada, et j'aimerais savoir si votre ministère ou le gouvernement a l'intention de changer la propriété? En d'autres termes

[Texte]

independent, and, if so, will shares be available to the public?

Mr. Hellyer: This question was dealt with this morning, Mr. Rock, when I indicated that the question of the relationship between the CNR and Air Canada and the government was under study by the government to the end that some policy would be evolved and presented to Parliament at the appropriate time.

Mr. Rock: This is what happens when you come late to a meeting, I guess.

An hon. Member: Try again.

Mr. Rock: I want to question you on something else that I discussed with the Seaway Authority, but it will be in a different light. First of all, are officials of your Department aware of the fact that there is a possibility that ships in the Seaway do, through the turbulence of their propellers, uproot weeds and these weeds, after floating, deposit themselves in certain areas causing pollution of the St. Lawrence River.

Are some of the officials in your Department aware of this? I ask because during the Seaway strike, which was a period of two weeks, there were no floating weeds at all in the Seaway. Previous to that there always had been and, of course, after that there were weeds; however, during that time there were no floating weeds.

I telephoned some of your departmental officials and they were not aware of this. I am trying to have an investigation undertaken in this regard. In other words, your Department would be co-operating with the people in charge of pollution in making a study of this because it is very serious. Your Department does a wonderful job, as far as the law is concerned, preventing ships from polluting the rivers. Heavy fines have been made and judges have condemned captains of ships which have caused pollution.

However, I found that during the Seaway strike there were no floating weeds at all on Lake St. Louis or Lake St. Francis and it was then I began to realize that the cause could be the turbulence of the propellers of these

[Interprétation]

est-ce que Air Canada devrait être propriétaire de sa propre entreprise, et les actions mises à la disposition du public?

M. Hellyer: On a traité de cette question ce matin, monsieur Rock, lorsque j'ai indiqué que la question des relations entre le CN, Air Canada et le gouvernement, faisait l'objet d'une étude de la part du gouvernement, afin d'essayer de trouver une politique qui sera présentée au Parlement au moment approprié.

M. Rock: Voilà ce qui arrive quand on arrive en retard à une réunion.

Une voix: Essayez encore une fois.

M. Rock: J'avais l'intention de vous poser d'autres questions sur un autre sujet que j'ai déjà discuté avec l'Administration de la voie maritime, mais ça pourrait être sous un autre angle. Tout d'abord, est-ce que les fonctionnaires de votre ministère savent qu'il est possible que les navires, dans la Voie maritime du Saint-Laurent, à cause de la turbulence causée par leurs hélices, arrachent les mauvaises herbes, et que ces mauvaises herbes flottent, puis se déposent à certains endroits, ce qui cause la pollution des eaux du fleuve Saint-Laurent?

Est-ce que certains de vos fonctionnaires sont au courant de cette situation? Je demande cela parce qu'au cours de la grève de la Voie maritime du Saint-Laurent, soit pendant une période de deux semaines, il n'y a pas eu de mauvaises herbes qui flottaient dans la voie maritime. Alors qu'auparavant, il y en avait toujours, et, nécessairement, après, il y en a eu aussi. Mais au cours de la grève, il n'y a pas eu de mauvaises herbes qui flottaient sur la Voie maritime du Saint-Laurent.

J'ai téléphoné à certains de vos fonctionnaires, qui n'étaient pas au courant de la situation. Alors, j'essaie de faire faire une enquête à cet égard. En d'autres termes, est-ce que votre ministère collaborerait avec les gens qui sont chargés de surveiller la pollution, pour en faire une étude? C'est une situation grave. Votre ministère fait un excellent travail, en ce qui concerne la loi, pour empêcher que les navires polluent les rivières et les fleuves et de fortes amendes ont déjà été imposées, et les juges ont condamné les capitaines des navires qui ont causé la pollution des eaux.

Toutefois, j'ai trouvé qu'au cours de la grève de la Voie maritime du Saint-Laurent il n'y avait pas de mauvaises herbes qui flottaient sur le lac Saint-Louis, ni sur le lac Saint-François. Et c'est alors que je me suis

[Text]

large ships. This turbulence caused the uprooting of thousands of tons of weeds throughout the Seaway and I would like to know—I asked this question of the President of the Seaway Authority but I will ask you, as Minister of Transport—whether you could have some of your officials look into this very seriously.

Mr. Hellyer: My officials are aware of it, because there have been discussions about it, so I think we can give you that assurance. It is not a simple question, as you know, but at the same time it is an important question because it relates to the over-all problem of pollution and is, therefore, a matter of concern and of interest to us.

Mr. McGrath: I have a supplementary question.

The Chairman: Mr. McGrath.

Mr. McGrath: Is not the real problem of pollution a direct result of untreated sewage going in from the City of Montreal?

Mr. Hellyer: I do not think you can attribute...

Mr. McGrath: I certainly would not find weeds offensive.

Mr. Rock: Lake St. Francis and Lake St. Louis are above the City of Montreal. I have finished my questioning, Mr. Chairman.

The Chairman: Are you through, Mr. Rock?

Mr. Rock: Yes, I am finished.

The Chairman: Mr. Allmand?

• 1550

Mr. Allmand: Thank you, Mr. Chairman. I want to ask some questions about air traffic control. It is my understanding that at present in Montreal and some other centres in Canada we are short of air traffic controllers. For example, I was told that in Montreal, on an average over the past month there have been four or five overtime shifts.

I am also told that with the new airport in Montreal we will require double the number of air traffic controllers that we now have in the Montreal region and that to train an air traffic controller requires a training period of five years. My question, therefore, is what are

[Interpretation]

rendu compte que cela pourrait être dû à la turbulence causée par les hélices des grands navires qui arrachent les mauvaises herbes par milliers de tonnes, et j'aimerais savoir—j'ai déjà posé la question au président de l'Administration de la Voie maritime, et je vais vous la poser—si vous ne pourriez pas demander à vos fonctionnaires de faire une enquête sérieuse sur cette situation.

M. Hellyer: Mes fonctionnaires sont au courant de la situation, étant donné qu'il y a eu des discussions à ce sujet, alors, je crois que je puis vous donner cette assurance. Ce n'est pas une question très simple, comme vous le savez, mais, en même temps, c'est une question très importante, car cela a trait à toute la question de la pollution. Et par conséquent, elle nous intéresse et nous préoccupe.

M. McGrath: J'ai une question supplémentaire à poser.

Le président: Monsieur McGrath.

M. McGrath: Est-ce que vous examinez aussi la question de la pollution en raison des eaux-vannes non traitées qui sont déversées par la ville de Montréal?

M. Hellyer: Je ne crois pas que vous puissiez attribuer...

M. McGrath: Je ne crois pas vraiment que les mauvaises herbes puissent polluer l'eau.

M. Rock: Le lac Saint-Louis et le lac Saint-François sont en amont de la ville de Montréal? J'ai terminé mes questions, monsieur le président.

Le président: Vous avez terminé, monsieur Rock?

M. Rock: Oui.

Le président: Monsieur Allmand?

M. Allmand: Merci, monsieur le président. Je veux poser quelques questions au sujet du contrôle de la circulation aérienne. Si j'ai bien compris, à l'heure actuelle, à Montréal, et dans certains autres centres du Canada, nous manquons de contrôleurs de la circulation aérienne. Par exemple, on m'a dit qu'à Montréal, en moyenne, au cours du mois dernier, il y a eu 4 ou 5 équipes qui ont fait des heures supplémentaires.

On me dit aussi qu'avec le nouvel aéroport de Montréal, nous aurons besoin de deux fois plus de contrôleurs de la circulation aérienne que nous en avons dans la région de Montréal, à l'heure actuelle, et que, pour former un contrôleur, il faut une période de forma-

[Texte]

we doing now, first of all, to deal with the air traffic control situation in a personnel way immediately? Second, what are we going to do to make sure we have enough trained air traffic controllers by the time the new airport is ready at Montreal? I do not have the figures for Toronto or for other centres but I understand that we are also short in Toronto.

Mr. Hellyer: I think recently, if I recall correctly, I made public some figures on this in reply to a question in the House which indicated the really substantial progress that we are making in training air traffic controllers and in reducing the backlog.

As I indicated in my opening statement, a special effort has been made in this regard and the situation is improving substantially. As you know, it will be some years before the second Montreal airport is opened and before it does we have to have trained staff for air traffic control there, but at the same time it does take all of our effort to recruit and train the number of people necessary which is a limiting factor in the establishment of towers and airports across the country.

Mr. Allmand: Is it true that it generally takes five years to train a fully qualified air traffic controller?

Mr. Hellyer: It takes different lengths of time depending on the degree of capability and responsibility. Perhaps Mr. Scott would like to elaborate on this a bit. A person with three years' experience, for example, can be employed in air traffic control, but he cannot assume the same degree of responsibility as a person with five years' experience.

Mr. Allmand: Under the heading Airways and Air Traffic Control—those two things are grouped together—I see that our proposed estimate for 1969-70 is \$18,924,000. This is an increase of \$1,868,000 from the previous year—I am looking at page 36 of the new form of estimates. I would like to know how much of that budget of \$18,924,000 is for air traffic control personnel as opposed to the airways part, because this heading is a broad heading and one cannot really determine how much is for air traffic control and how much is for airways policies or programs.

[Interprétation]

tion de 5 ans. Par conséquent je voulais vous demander ce que nous faisons à l'heure actuelle, tout d'abord pour régler cette question du personnel, immédiatement, et, deuxièmement, qu'est-ce que nous allons faire pour assurer que nous ayons suffisamment de contrôleurs quand le nouvel aéroport de Montréal sera construit? Je n'ai pas de chiffres pour Toronto, ou ailleurs, mais j'ai l'impression qu'on est de court là-bas aussi.

M. Hellyer: Je crois avoir donné des chiffres, récemment, si je me souviens bien, en réponse à une question posée à Chambre et les chiffres témoignaient des progrès considérables que nous avons faits dans la formation des contrôleurs de la circulation aérienne et de la réduction de l'encombrement.

Comme je l'ai dit dans mon exposé, nous avons fait un effort spécial à ce sujet et la situation s'améliore constamment. Comme vous le savez, quelques années s'écouleront avant l'ouverture du deuxième aéroport de Montréal, et il nous faudrait du personnel pour contrôler la circulation aérienne; nous devons déployer tous nos efforts pour recruter et former le personnel nécessaire, ce qui limite nos possibilités en ce qui concerne la construction des tours de contrôle et des aéro-gares à travers le pays.

M. Allmand: Est-ce vrai qu'il faut cinq ans pour former un contrôleur du trafic aérien compétent?

M. Hellyer: Les périodes de formation varient selon les capacités et le degré de responsabilité. M. Scott pourrait peut-être élaborer un peu plus à ce sujet. Une personne ayant trois ans d'expérience, par exemple, peut être employée dans le contrôle de la circulation aérienne mais ne peut pas assumer la même responsabilité que quelqu'un qui a cinq ans d'expérience.

M. Allmand: Sous la rubrique des transports aériens et du contrôle de la circulation aérienne, je vois que le crédit proposé pour 1969-1970 se chiffre à \$18,924,000, ce qui représente un accroissement de \$1,868,000 par rapport à l'année précédente. C'est à la page 36 des nouvelles prévisions budgétaires. J'aimerais savoir quelle somme de ce budget de \$18,924,000 est consacrée au personnel de contrôle et quelle somme revient au transport aérien: cette rubrique est vaste, et il est impossible de savoir quelle somme revient au contrôle de la circulation aérienne, et quelle somme est consacrée aux politiques ou aux programmes concernant les transports aériens.

[Text]

Mr. Hellyer: Do you have the breakdown in front of you there, Mr. Scott?

The Chairman: Mr. Scott?

Mr. Scott: Mr. Chairman, it would be very difficult to give that information from these figures because it is made up of two parts. There are the items, of course, for the operation; there is the increase in staff and there is also a provision for the increase in wages. However, what I could say with respect to the question is that we have a school for air traffic controllers which is operating continually. There are about 30 to 35 on course all the time and as one course comes in it is followed within about six months with a second course. These people come out as air traffic assistants, they work for about six months and then become Air Traffic Controllers Grade 1.

• 1555

As the Minister indicated, it does take five years to become an instrument flight controller, so this is where the five-year period comes, but we have stepped up our recruiting, and the facilities at the school take care of more trainees. We recognize where we have the shortages at the various towers and also that there is overtime in some areas at the present time.

Mr. Allmand: Do you expect that you will be able, through this increased recruiting to have enough men to eliminate the average of four or five overtime shifts per month, for example, in the Montreal area?

Mr. Scott: Yes, we think we will have.

Mr. Allmand: Do you also feel that you are recruiting enough people so that you will have a sufficient number of trained people for the new airport in Montreal by the time it opens?

Mr. Scott: That will be five years from now and within five years you can start with a new trainee and raise him to an AI-5 level, yes.

Mr. Allmand: So you feel that you will have sufficient personnel for this and that the estimates provide enough money for this matter?

Mr. Scott: Yes, as long as our recruiting does not break down, but as it is going now, yes.

Mr. Allmand: Do we provide in our estimates for the employment of enough people

[Interpretation]

M. Hellyer: Avez-vous le tableau devant vous, monsieur Scott?

Le président: Monsieur Scott?

M. Scott: Monsieur le président, il est très difficile de donner ce genre de renseignements, car les chiffres se répartissent en deux catégories. Nous avons d'une part les crédits relatifs à l'exploitation, et d'autre part ceux qui ont trait à l'accroissement du personnel et à l'augmentation des salaires. Tout ce que je puis dire c'est que nous avons une école de formation pour contrôleurs de la circulation aérienne, ouverte en permanence. Il y a de 30 à 35 personnes qui suivent le cours régulièrement et dès qu'un cours est terminé, un autre reprend six mois après; à la fin du cours, les personnes qui l'ont suivi deviennent contrôleurs de la circulation aérienne, classe I.

Comme l'a souligné le ministre, il faut cinq ans pour devenir contrôleur du vol aux instruments. Nous avons accéléré le recrutement, et notre école compte un plus grand nombre de stagiaires. Nous reconnaissons qu'il y a une certaine pénurie de préposés aux tours de contrôle et que l'on fait actuellement du temps supplémentaire à certains endroits.

M. Allmand: Grâce à ce recrutement, aurez-vous suffisamment de personnel pour ne plus avoir besoin des quatre ou cinq équipes qui font chaque mois des heures supplémentaires, comme c'est le cas dans la région de Montréal?

M. Scott: Oui, nous le croyons.

M. Allmand: Et est-ce que vous croyez que vous recrutez suffisamment de gens pour former à temps le personnel requis pour le nouvel aéroport de Montréal?

M. Scott: Ce sera dans cinq ans, et en cinq ans nous pouvons former un stagiaire au niveau AI-5.

M. Allmand: Vous croyez donc que vous aurez suffisamment de personnel et que les crédits ont prévu assez de fonds?

M. Scott: Oui, si le recrutement se maintient au rythme actuel.

M. Allmand: Avons-nous prévu suffisamment d'emplois dans nos crédits, de manière à

[Texte]

so that as long as we are able to get them we will be able to hire them?

Mr. Scott: Yes.

Mr. Allmand: Then I will move on to the . .

The Chairman: Mr. Pringle?

Mr. Pringle: With regard to the controllers and the schools, has the austerity program taken any toll with regard to the training school and the teaching staff? Should we, as members, be a little more generous or are you quite happy with the situation as it stands?

An hon. Member: What austerity program are you talking about?

Mr. Pringle: I am not going to answer that, but I have customs officers to prove it.

Mr. Scott: I think the answer must be, yes, there was a personnel freeze and we have been obliged to look very carefully at the vacancies within the Department and to channel these vacancies to the place where it is most necessary to use them. We also received some special authorities, though, from the Treasury Board to hire above the freeze level so this has helped us.

Mr. Pringle: Do you feel then that you are in a satisfactory position with regard to the immediate future and what you will require?

Mr. Scott: We would like to have more, I suppose, but we are trying to utilize the jobs as efficiently as we can and right now we are doing quite well.

Mr. Pringle: Thank you, Mr. Allmand.

Mr. Allmand: This question is directed to Mr. Hellyer or any of the other witnesses. In your statement you said that the Department is providing for the leasing of three interim digital computers to assist in the control of instrument flight rule traffic and that these computers will be installed in Toronto, Montreal and Moncton. Might I ask when do you actually expect these computers to be installed?

Mr. Scott: The present computer installation for Moncton is either completed or in the process of being completed right now.

Mr. Allmand: Is it fully operative?

Mr. Scott: It is operative on the Atlantic and the other two systems are following this and going in now.

[Interprétation]

pouvoir les remplir dès que nous le pouvons?

Mr. Scott: Oui.

M. Allmand: Je passe maintenant au . .

Le président: Monsieur Pringle?

M. Pringle: Est-ce que le programme d'austérité a nui à l'école de formation des contrôleurs et au personnel enseignant? Les députés devraient-ils être plus généreux, ou êtes-vous satisfaits de la situation actuelle?

Une voix: De quel programme d'austérité parlez-vous?

M. Pringle: Je n'ai pas besoin de vous répondre, mais je sais que les douaniers vous le prouveront.

M. Scott: Je crois qu'il y a effectivement eu un gel des emplois; nous avons été contraints d'examiner les postes vacants au sein du ministère et de combler les plus utiles. Nous avons également reçu une autorisation spéciale du Conseil du Trésor pour engager un nombre de personnes supérieur à la limite permise, et cela nous a été utile.

M. Pringle: Vous croyez donc la situation satisfaisante quant à votre avenir immédiat et à vos besoins?

M. Scott: Nous aimerions avoir un personnel plus important, mais nous nous efforçons d'employer celui que nous avons le plus efficacement possible, et à l'heure actuelle nous y réussissons bien.

M. Pringle: Merci, monsieur Allmand.

M. Allmand: Ma question s'adresse à M. Hellyer ou à l'un des autres témoins. Vous avez dit dans votre exposé que le ministère prévoit la location à bail de trois ordinateurs numériques pour faciliter le contrôle des vols aux instruments, et que ces ordinateurs seraient installés à Toronto, Montréal et Moncton? Pourriez-vous me dire quand vous comptez faire installer ces ordinateurs?

M. Scott: L'ordinateur de Moncton est déjà en place, ou en cours d'installation.

M. Allmand: Est-ce que le système fonctionne?

M. Scott: Il fonctionne dans la province atlantique; les deux autres systèmes sont en voie d'être installés.

[Text]

Mr. Allmand: They are being installed now?

Mr. Scott: They are in the process, not of actual installation, but they are programmed and are then to come in.

Mr. Allmand: So that you expect that they will be in operation, let us say, before the end of this year?

Mr. Scott: Early next year.

Mr. Allmand: On the other item of equipment that is mentioned in Mr. Hellyer's report—the radar equipment at major airports—will this new radar equipment be fully installed this year also at the Montreal airport?

Mr. Scott: Part of it will be, yes.

Mr. Allmand: Mr. Hellyer, in your report you state that the Department of Transport is taking over the air traffic control service at St. Hubert. Was this formerly operated by the Department of National Defence?

Mr. Hellyer: It still is, partly.

• 1600

Mr. Allmand: I see. So when you say that this Department will be providing air traffic control service at St. Hubert Airport. Do you mean to say that you will be sharing with the Department of National Defence the air traffic control system there?

Mr. Hellyer: I understand we are phasing in; we are taking it over by stages.

Mr. Allmand: Depending on our staffing?

Mr. Hellyer: Yes.

Mr. Allmand: I have a final question on the air traffic control problem. I understand that Judge Robinson in his report recommended that there be provisions for early retirement of air traffic controllers, but that this matter was not subject to negotiation between the union and the government. It is still of great concern to the air traffic controllers because, as you know, air traffic control is a young man's work and since they are assessed and tested each year, many of them could be retired at a younger age. Do you have any plans to act on that recommendation for some type of early retirement for air traffic controllers?

[Interpretation]

M. Allmand: A l'heure actuelle?

M. Scott: Il ne s'agit pas de l'installation proprement dite: il faut d'abord les programmer, et ensuite les installer.

M. Allmand: Vous vous attendez donc à ce qu'ils fonctionnent avant la fin de l'année?

M. Scott: Au début de l'année prochaine.

M. Allmand: Le rapport de M. Hellyer parle de l'équipement radar des principaux aéroports; est-ce que ce nouveau radar sera installé cette année?

M. Scott: En partie, oui.

M. Allmand: Monsieur Hellyer, dans votre rapport vous avez dit que le ministère des Transports se chargeait du contrôle de la circulation aérienne à Saint-Hubert. Est-ce que ce secteur relevait du ministère de la Défense nationale?

M. Hellyer: Il en relève encore, en partie.

M. Allmand: Et alors, quand vous dites que ce ministère assurera des services de contrôle de la circulation aérienne à l'aéroport de Saint-Hubert, entendez-vous par cela que vous partagerez avec le ministère de la Défense nationale le système de contrôle de la circulation aérienne dans cet aéroport?

M. Hellyer: Nous en assumerons graduellement l'entière responsabilité.

M. Allmand: Cela dépendra-t-il de notre recrutement?

M. Hellyer: Oui.

M. Allmand: Une dernière question sur la question de la circulation aérienne. Je crois comprendre que le juge Robertson avait recommandé, dans son rapport, qu'il y ait des dispositions pour la retraite anticipée des contrôleurs de la circulation aérienne mais que cette question n'a pas fait l'objet de négociations entre le syndicat et le gouvernement. Cela préoccupe beaucoup les contrôleurs de la circulation aérienne. Comme vous le savez, c'est un travail de jeune homme placé dans ses fonctions et puisqu'ils sont évalués, puisqu'ils doivent passer des épreuves chaque année, il serait possible d'en mettre un certain nombre à la retraite plus tôt. Envisagez-vous de prendre cette proposition en considération?

[Texte]

Mr. Scott: I think this is really a matter of collective bargaining.

Mr. Allmand: I understand that it is not a part of collective bargaining. I was speaking to some of the union members and they stated that the Board—the Public Service Staff Relations Board—that deals with this said this particular item was not subject to collective bargaining.

Mr. Scott: That may be. I think the fact is, in so far as the Department has been concerned in the past, that there is evidence both for and against cases of early retirement. I do not think it is an open and shut case that at 45 or 50 a person should be retired. We have many air traffic controllers who are much older than that who are working, but it is one of the objectives, of course, of air traffic controllers to reduce the age if they can.

Mr. Allmand: Are you aware that the United States government now has recognized this need and is introducing legislation in the United States Congress to provide for the early retirement of their air traffic controllers?

Mr. Scott: I have heard of this.

Mr. Allmand: Will the Department take a look at that legislation and what they are doing in the United States to see if it could apply here in Canada as well since many of our airports are just as crowded and are subject to the same conditions as American airports?

Mr. Scott: Yes, I think the Department follows very closely what takes place in other countries to see what the advantages may be.

Mr. Allmand: That is all I have on air traffic control, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Skoberg.

Mr. Skoberg: Mr. Chairman and Mr. Hellyer, I would like to go back just briefly to the situation in Toronto the day before yesterday and the train accident which took the lives of two people. As I mentioned this morning, there has been a considerable number of train mishaps and wrecks throughout the country, particularly this past year. Of course, as we know, the regulations are such that unless there is personal injury or death they do not necessarily have to be reported, but I would like to have the opinion of the Minister regarding the setting up of an inquiry under the Inquiries Act at this particular time. I would like to make it quite clear now that I am not suggesting that the Railway Transport

[Interprétation]

Mr. Scott: Je crois qu'il s'agit là d'une question de négociation collective.

Mr. Allmand: J'ai cru comprendre que cela ne faisait pas partie de la négociation collective. J'ai parlé à certains syndiqués qui m'ont dit que le comité des relations de travail dans la fonction publique, qui s'occupe de ce genre de chose, n'estimait pas que cette question pouvait être incluse dans la négociation collective.

Mr. Scott: Cela se peut. Le ministère a constaté dans le passé, qu'il y a eu du pour et du contre en ce qui concerne la retraite anticipée. Je ne crois pas qu'on puisse décider de façon catégorique qu'à 45 ou 50 ans, une personne doit être mise à la retraite. Nous avons de nombreux contrôleurs plus âgés que cela qui travaillent encore. Mais, évidemment, la retraite anticipée est un objectif à atteindre pour les contrôleurs de la circulation aérienne.

Mr. Allmand: Savez-vous que le gouvernement des États-Unis a reconnu ce besoin et a présenté au Congrès américain une loi prévoyant la retraite anticipée des contrôleurs de la circulation aérienne?

Mr. Scott: J'en ai entendu parler.

Mr. Allmand: Est-ce que le ministère examinera ce projet de loi présenté aux États-Unis pour voir s'il ne pourrait pas l'appliquer au Canada, puisque nombre de nos aéroports ont un trafic aussi intense et les même conditions qu'aux États-Unis?

Mr. Scott: Je crois que le ministère suit de près ce qui se passe dans les autres pays pour en tirer profit si possible.

Mr. Allmand: C'est tout ce que j'ai à dire sur le contrôle de la circulation aérienne, monsieur le président.

Le président: Monsieur Skoberg.

Mr. Skoberg: Monsieur le président, monsieur Hellyer, je voudrais revenir brièvement à ce qui s'est passé avant-hier à Toronto et à l'accident du train, qui a coûté la vie à deux personnes. Comme je l'ai mentionné ce matin, il y a un grand nombre d'accidents ferroviaires dans tout le Canada, surtout cette dernière année. Nous connaissons le règlement: à moins qu'il y ait des morts ou des blessés, on ne doit pas nécessairement en faire rapport. Je voudrais connaître l'opinion du Ministre, en ce qui concerne l'opportunité d'ouvrir une enquête, en vertu de la Loi sur les enquêtes, à l'heure actuelle. Je voudrais dire clairement que je ne suggère aucunement que le Comité des transports par chemin de fer a failli à sa

[Text]

Committee is not doing a good job, but I do believe you are short of people on that Committee to conduct the type of inquiry which is really necessary. This has been done many times with air mishaps, but to date I do not know of one that has dealt with railway mishaps.

Mr. Hellyer: I think my attitude would be first of all, that I would like to investigate a little more thoroughly precisely what the CTC are doing and what they are capable of doing. If, after doing that, I felt that for one reason or another they were not able to give the matter the attention it deserves or to the depth that is required, then, of course, I would be glad to take it under consideration.

Mr. Skoberg: You would not be prepared then to consider the type of inquiry under this Act that could take many things into consideration?

Mr. Hellyer: I think it would be wrong to make an offhand judgment without first finding out more adequately then I have had opportunity to do just what the Commission is capable of and what they are doing.

I do not think there is any merit in duplicating inquiries just for the sake of duplication. I have seen cases where this has been done and one of the norms of our society sometimes, I think, is over-inquiry, but on

• 1605

the other side of the coin, if there are procedures which are inadequate or if the staff available or the time available is inadequate and it requires supplementing by an inquiry under the Inquiries Act this, of course, is something that could be contemplated.

Mr. Skoberg: I would like to suggest, Mr. Hellyer, that I believe we really are missing a point here in letting situations such as this go by the board at this time. However, I will take your word that you do not think it is necessary.

Mr. Hellyer: I think it is very important and I agree with you that it has to be looked at as it is a matter of considerable emergency. I did look at the figures and I think they are a cause for concern. I want to know the reasons why and I have asked for the reasons why. If the explanations are not satisfactory and if we come to the conclusion that the present capacity for inquiring into these things is not adequate, I would have no hesitation in making a recommendation for something else.

[Interpretation]

personnel qu'il faudrait pour mener le genre tâche, mais je crois que ce Comité manque du d'enquête qui serait nécessaire. On a déjà mené plusieurs enquêtes sur les accidents d'aviation mais je n'ai jamais entendu parler d'enquêtes sur les accidents ferroviaires.

M. Hellyer: Il faudrait, tout d'abord, faire une enquête pour voir exactement ce que la Commission canadienne des transports fait et ce qu'elle peut faire. Si, après l'avoir fait, on constatait que, pour une raison ou pour une autre, la Commission est incapable de donner à cette question l'attention voulue, je serais alors heureux d'examiner votre proposition.

M. Skoberg: Vous n'êtes donc pas disposé à envisager une enquête qui, menée en vertu de cette loi, pourrait étudier de nombreux facteurs?

M. Hellyer: Il serait faux, je pense, de formuler un jugement sans avoir, auparavant, plus de renseignements que je n'ai eu l'occasion d'obtenir, sur les possibilités de la Commission et sur ce qu'elle fait effectivement.

Je ne crois pas qu'il y ait lieu de multiplier les enquêtes, pour le seul plaisir d'enquêter. Je connais des exemples où on le fait. L'une des caractéristiques de notre société, c'est parfois de mener trop d'enquêtes. D'autre

part s'il y a des procédures qui ne sont plus adéquates, s'il y a pénurie de personnel ou de temps, et qu'il faut mener une enquête à ce sujet, en vertu de la Loi sur les enquêtes, alors, évidemment, on pourrait envisager la possibilité de le faire.

M. Skoberg: Monsieur le ministre, je crois que nous manquons quelque chose en laissant passer maintenant des situations de ce genre. Cependant, je vous crois sur parole, si vous estimez que l'enquête n'est pas nécessaire.

M. Hellyer: Je pense que la question est très importante et je suis d'accord qu'il faut l'examiner d'urgence. J'ai vu les chiffres et je crois qu'ils prêtent à inquiétude. Je veux en savoir les raisons. J'ai demandé des explications et si elles ne me satisfont pas si je constate que les possibilités d'enquête ne sont pas suffisantes, je n'hésiterai pas à envisager autre chose.

[Texte]

Mr. Skoberg: I have a second point, Mr. Chairman and Mr. Hellyer. As you are probably aware, the Canadian Railway Labour Executives Association in their brief this year did suggest to you that to provide more protection for the pedestrian public, your railway employees and the travelling public, the railway companies should be requested and compelled to fence their property with chain link fencing which, of course, would require amendments to Section 277.

What is your opinion on that? What do you consider the merits would be at this particular time in respect of the densely populated areas?

Of course, they would have to be directed to do this by the Railway Transport Committee.

Mr. Hellyer: I think I am not sufficiently qualified to express, what you would call, an expert opinion. I have seen the arguments given on this matter that the degree of protection afforded by chain link fences is less than one would hope for and that one of the main differences is in aesthetics. I am afraid I do not have sufficient evidence or proof of any kind to be able to make a judgment as of this moment whether the expenditure would be justified or whether it would not.

Mr. Skoberg: I have a second point with regard to protection of railway crossings, then, Mr. Hellyer. Is the National Research Council still conducting research into additional protection at these crossings? They were doing this a couple of years ago and I wondered whether or not there are any funds allocated at this time for that purpose.

Mr. Hellyer: I think the answer is, yes. Is there anyone here who has up to date knowledge on it? I saw a paper not long ago which indicated that research was continuing into various forms of protection at level crossings, so I believe it is current.

Mr. Skoberg: You are not sure whether there is anything in the estimates for this year?

Mr. Hellyer: I could not say offhand.

Mr. Skoberg: Could you find out and possibly let us know?

Mr. Hellyer: Yes.

Mr. Skoberg: Another question that bothers me somewhat, Mr. Hellyer, is the respective functions of the Canadian Transport Commission with regard to the various departments

[Interprétation]

M. Skoberg: Une autre question. Monsieur le président, monsieur le ministre, comme vous le savez probablement, la *Canadian Railway Labour Executives Association*, a dit, dans son mémoire de cette année, que pour mieux protéger les piétons, les employés de chemins de fer et les voyageurs, il vous faudrait obliger les compagnies ferroviaires à entourer les terrains qui leur appartiennent de clôture à maillons. Pour cela, il faudrait évidemment modifier l'article 277.

Il faudrait naturellement que les compagnies reçoivent instruction de faire cela du comité des transports par chemin de fer. Quelle est votre opinion à ce sujet? Quels avantages cela offrirait-il dans les régions à forte densité démographique?

M. Hellyer: Je ne crois pas pouvoir vous donner un «avis d'expert». J'ai entendu les arguments présentés à ce sujet, à savoir que la protection assurée par une clôture à chaînons n'est pas suffisante. L'un des principaux arguments contre ces clôtures, c'est qu'elles heurtent l'esthétique. Je n'ai pas suffisamment de preuves pour pouvoir formuler un jugement à l'heure actuelle sur la question de savoir si la dépense serait justifiée ou non.

M. Skoberg: En ce qui concerne la protection aux passages à niveau, monsieur le ministre, le Conseil national de recherches mène-t-il toujours des recherches pour y assurer une meilleure protection? Le Conseil menait ce genre de recherches, il y a deux ou trois ans et je me demande si, à l'heure actuelle, des fonds sont affectés à cette fin?

M. Hellyer: Je crois que oui. Mais est-ce qu'il y aurait ici quelqu'un qui s'est tenu au courant de cette question? J'ai vu un journal, il y a quelque temps, qui mentionnait des recherches sur les différentes formes de protection aux passages à niveau. Je pense donc que les recherches se poursuivent.

M. Skoberg: Vous n'êtes pas sûr s'il y a des fonds affectés à cette question dans les prévisions budgétaires?

M. Hellyer: Je ne pourrais pas vous le dire tout de suite.

M. Skoberg: Pourriez-vous nous le faire savoir plus tard?

M. Hellyer: Certainement.

M. Skoberg: Je voudrais maintenant poser une question sur les compétences respectives de la Commission canadienne des transports et des divers services avec lesquels elle tra-

[Text]

within and under the Commission. I refer briefly to one of the questions I have asked regarding the planning and responsibility for the selection of the new airport. I will not go into all that because I do not have any pros and cons on the location, but did the responsibility lie with the Department of Transport or did the Canadian Transport Commission make the final decision?

Mr. Hellyer: No, this was done completely by the Department of Transport and its consultants.

Mr. Skoberg: The Canadian Transport Commission then really had nothing to do with the selection of the site?

Mr. Hellyer: Nothing whatsoever.

Mr. Skoberg: Do you think there is a close working relationship between the various departments and the over-all structure of the CTC? There seemed to be some vein of thought that there is a little bit of question as to the authority of the various departments underneath...

Mr. Hellyer: I think there is a good working relationship and I think there is always room for improvement. I think the division between the Department and the CTC in the research field is not as precise as it might be and we are in the process of looking at this to determine not only which types of research, but what the responsibilities should be between the Department and the CTC.

Mr. Skoberg: Could you give me some indication why the amount provided for professional services this year has gone up to \$21.7 million from \$12.7 million for last year?

• 1610

Mr. Hellyer: Could you tell me where you found that figure?

Mr. Skoberg: In your little book. If you will turn to page 404 of the estimates, you will notice it increased from \$2,092,600 to \$4,559,000 for professional and special services and as you go through the estimates you will see there are some places where this has increased considerably.

Mr. Hellyer: I think I can give you a general answer while somebody is looking up the details. Whenever we take on a new peak workload, it is the policy of the Department to engage outside consultants in preference to increasing the departmental establishment. The reason for this is clear; if, every time

[Interpretation]

vaill. Il s'agit du choix du nouvel aéroport. Je n'entrerai pas dans les détails car je ne suis ni pour, ni contre l'emplacement choisi. Je voudrais savoir qui a pris la décision définitive, la Commission canadienne des transports ou le ministère des Transports?

M. Hellyer: La décision est entièrement celle du ministère des Transports et de ses conseillers.

M. Skoberg: Alors la commission canadienne des transports n'avait rien à voir dans le choix de l'emplacement?

M. Hellyer: Rien du tout.

M. Skoberg: Est-ce qu'il y a collaboration étroite entre la Commission et les différents ministères? Il semble qu'il y a des doutes sur les compétences respectives.

M. Hellyer: Je pense qu'il existe de bonnes relations de travail et il y a toujours lieu de les améliorer évidemment. Je crois qu'il n'y a pas de limites bien définies entre le ministère et la Commission dans le domaine des recherches. On est en train d'examiner cette question pour voir, non seulement quel genre de recherches on devrait mener, mais aussi quelle devrait être la répartition des responsabilités entre le Ministère et la Commission.

M. Skoberg: Pourriez-vous me dire pourquoi les montants prévus pour les services professionnels cette année sont passés de 12.7 millions de dollars l'année dernière à 21.7 millions de dollars?

M. Hellyer: Pourriez-vous me dire où vous avez vu ces chiffres?

M. Skoberg: Si vous voulez prendre la page 404 des prévisions, vous verrez que les montants sont passés de \$2,092,600 à \$4,559,000 pour les services professionnels et spéciaux et à mesure que vous parcourez les prévisions, vous verrez que les crédits à ce titre ont augmenté considérablement.

M. Hellyer: Je crois pouvoir vous donner une réponse générale, alors que les autres cherchent les détails. Lorsque nous assumons un nouveau fardeau de travail, la politique du ministère veut que nous engagions des conseillers de l'extérieur plutôt que d'augmenter l'effectif du ministère. La raison pour

[Texte]

you needed an extra capability for a project you increased the establishment, there is always the tendency once the requirement is no longer there to maintain the establishment and not to reduce it to the previous level.

If I might use the example of the airport in Montreal, rather than increase our in-house capability to be able to cope with the design and other problems that are there, we will engage outside people who will work with our experts in a sort of task force type organization with a cross-fertilization of ideas to build and bring into operation that great project. Now, this means, of course, a very great increase in the amount of money required for outside specialists of all kinds.

Mr. Skoberg: Could you give me an explanation of page 402 where, under Marine Services, "Professional and Special Services" has gone up to \$8,218,900 from last year's \$554,700?

Mr. Stead: That is the transfer that was referred to in the Minister's statement, from Air to Marine in respect of the telecommunications type of aids to navigation.

Mr. Skoberg: That is the transfer, you say?

Mr. Stead: Yes, it was referred to in the Minister's statement. It is the transfer of certain functions that have been paid for in Air Services in previous years now being financed by Marine Services.

Mr. Skoberg: May I have an answer, then, to whether or not the selection of your architects and your consultants is competitive or invitational?

Mr. Hellyer: Architects and consultants are usually employed at the discretion of the Department. In most cases a list of competent people is prepared by the department officials and the decision is taken by the Minister.

Mr. Skoberg: How would any new consulting firm or architects be able to get on this special list?

An hon. Member: Join the Liberal Party.

[Interprétation]

cela est très clair: c'est que si chaque fois que vous avez besoin de quelqu'un d'autre pour un projet, si vous augmentez l'effectif, il y a une tendance, une fois que le besoin ne s'en sent plus, de maintenir cet effectif, de ne pas le réduire à son ancien niveau.

Et alors, si je pouvais employer l'exemple de l'aéroport de Montréal, plutôt que d'augmenter notre capacité interne afin de pouvoir résoudre les problèmes qui se poseront, nous engagerons des gens de l'extérieur qui y travailleront de concert avec nos propres experts dans une organisation de genre de groupe de travail avec une pollinisation croisée des idées pour construire et mettre en œuvre ce grand projet. Ce qui veut dire, nécessairement, qu'il y aura une grande augmentation dans les fonds nécessaires pour des experts de l'extérieur.

M. Skoberg: Pourriez-vous m'indiquer à la page 402, pour les Services de la marine, «Services professionnels et spéciaux», c'est monté à \$8,318,000, alors que l'an dernier c'était \$554,700?

M. Stead: Cela fait partie du transfert mentionné par le ministre, dans sa déclaration à partir des services de l'air à ceux de la marine, à l'égard des télécommunications du genre qui servent d'aide à la navigation.

M. Skoberg: Vous dites que c'est le transfert?

M. Stead: Oui, mentionné dans la déclaration du ministre. Il s'agit du transfert de certaines fonctions qui ont été payées dans les années précédentes par les Services de l'air et qui sont maintenant assumées par les Services de la marine.

M. Skoberg: Et maintenant est-ce que je peux avoir une réponse au sujet du choix de vos architectes et de vos conseillers, est-ce que c'est par concurrence que cela se fait ou par invitation?

M. Hellyer: Les architectes et les conseillers, d'habitude, sont nommés à la discrétion du ministre. Dans la plupart des cas, une liste des gens compétents est préparée par les fonctionnaires du ministère et le ministre en décide.

M. Skoberg: Et alors, comment une nouvelle société de conseillers ou d'architectes pourrait-elle se faire inscrire sur cette liste particulière?

Une voix: Devenez membre du parti libéral.

[Text]

Mr. Hellyer: I think they have to prove their competence in the field under consideration and this happens from time to time, because you keep seeing new names on the list.

Mr. Skoberg: May I have any indication of how many of these contracts that are let are invitational and how many are put out on competitive bids?

Mr. Hellyer: I have no information on it, but I think you will appreciate that so far as professional services are concerned, they do not bid competitively. Their professional associations prevent their bidding competitively, but I think the area in which there is competition, though, is in the form of presentation.

Often a particular firm will have ideas about how a project might be attacked, either from an organizational or design standpoint and there is, in fact, competition in this area, but there is no price competition in the sense of one firm of professional people offering to undercut another.

Mr. Skoberg: Then how would you decide which professional consultant you would accept?

Mr. Hellyer: We would look at their presentations, if that were the case, and accept the one that we thought had showed the most imagination and ability in approaching the subject matter.

Mr. Skoberg: Are you saying there is no difference in the cost of these services between the various...

Mr. Hellyer: I think that is largely true. The difference in cost would be in the ability of a particular group effectively to carry out the project at hand.

Mr. Skoberg: How large a committee would decide how much ability a particular group would have? Would it be left entirely to the Minister?

Mr. Hellyer: I do not think there is any set pattern. There might be three, five, seven people. It might be any grouping of officials who are involved in looking at the situation. I do not think you could say there is any exclusive method of operation.

Mr. Skoberg: Finally, turning to the railway grade crossing, Mr. Minister, I realize that the present regulations provide that there can only be grants for existing level crossings in the event that you are going to eliminate them, but I am sure you are fully

[Interpretation]

M. Hellyer: Je crois que la société devrait peut-être prouver sa compétence dans le domaine en question et ceci arrive de temps à autre, nous voyons de nouveaux noms sur la liste.

M. Skoberg: Pourriez-vous m'indiquer combien de ces contrats sont par invitation et combien sont par soumission concurrentielle?

M. Hellyer: Je n'ai pas les chiffres, mais vous comprendrez facilement qu'en ce qui concerne les services professionnels, il n'y a pas de soumission présentée. Les associations professionnelles les empêchent de présenter une soumission concurrentielle, mais là où il y a concurrence c'est dans le domaine de la présentation.

Souvent une société particulière aura des idées sur la façon de s'en prendre à un projet du point de vue de l'organisation ou du point de vue des plans et il y a effectivement concurrence dans ce domaine, mais non pas concurrence des prix dans le sens où on l'entendrait ordinairement soit qu'une société couperait les prix à une autre.

M. Skoberg: Et alors, comment décidez-vous quels conseillers vous allez accepter?

M. Hellyer: Nous examinerions leurs présentations, si c'était le cas, et nous accepterions celle qui, nous estimons, présente le plus d'imagination et le plus de capacité dans le traitement de la question.

M. Skoberg: Et vous dites qu'il n'y a pas de différence de prix dans le coût de ces divers...

M. Hellyer: C'est vrai, je crois, en grande partie. La différence du coût se trouverait dans la capacité d'un certain groupe de faire le travail en vue effectivement.

M. Skoberg: Quelle serait l'ampleur du comité qui déciderait de la capacité d'une société? Est-ce que ce serait laissé entièrement au ministre?

M. Hellyer: Il pourrait y avoir trois, cinq, sept personnes, mais ce n'est pas fixe, ce pourrait être n'importe quel groupe de fonctionnaires impliqué dans la situation. Je ne crois pas qu'on puisse dire qu'il y ait une seule méthode d'opération.

M. Skoberg: Maintenant, pour parler de la caisse des passages à niveau, monsieur le ministre, je comprends que les règlements actuels prévoient qu'on ne peut donner des octrois qu'à un passage à niveau actuel, pour l'élimination d'un passage à niveau, mais je

[Texte]

familiar with the fact that just to eliminate an existing level crossing in many areas is not the answer. I am wondering whether or not you would give very serious consideration to some of the briefs that the mayors and federation municipalities have brought in, as well as some other areas, to make the fund also allowable to new crossings so long as one is going to be closed down?

Mr. Hellyer: The Canadian Transportation Commission is looking at this whole area at my request, both in respect of the amount of the grant and the general guidelines under which they can be used. Among the considerations under study is the possibility of relocation grants and other devices which would provide more flexibility in meeting needs in this area.

Mr. Skoberg: Now, I have just two brief questions, Mr. Chairman. I understand that the passenger service from Ottawa to Montreal is being taken off on the change of timetable this Sunday night. Have there been any approaches to your office to leave this passenger service on?

Mr. Hellyer: None that have come to me. As a matter of fact, this is the first I had heard of it. That does not mean that there is not something in the office because, although I try to keep current, sometimes I am a day or two behind.

Mr. Skoberg: In the statement you made this morning you referred to the two new icebreakers that are being authorized. I may have missed this point this morning, but who will be supplying these two new icebreakers?

Mr. Hellyer: Tenders will be called to build them.

Mr. Skoberg: These are open tenders, directed to Canadian shipyards?

Mr. Hellyer: I am sorry; I understand they are under construction.

Mr. Stead: They are both building at Canadian Vickers. In fact, we will receive them this year.

Mr. Skoberg: How many bids did you receive from Canadian shipyards for these two icebreakers? Can you remember off-hand?

Mr. Stead: No, because they take about three years to build. I would have to check back on the bidding, but as you suggest it is an open tender. From my recollection there

[Interprétation]

suis sûr que vous savez fort bien que pour éliminer un passage à niveau actuel, dans plusieurs régions, cela ne suffit pas à résoudre le problème. Et alors est-ce que vous ne pourriez pas étudier très attentivement certains des mémoires que la Fédération des maires et des municipalités vous ont présentés, ainsi que certaines autres régions, pour que les fonds soient mis à la disposition de nouveaux passages à niveau?

M. Hellyer: La Commission canadienne des transports examine tout ce secteur, à ma demande, à l'égard de la somme de l'octroi ainsi que des lignes directrices pour réglementer l'usage de ces fonds. Parmi les questions que l'on étudie est la possibilité d'avoir un octroi de déménagement ou de réaménagement, ce qui donnerait beaucoup plus de souplesse dans ce domaine.

M. Skoberg: Deux questions très brèves, maintenant, monsieur le président. Si j'ai bien compris, le service-voyageurs de Montréal à Ottawa sera éliminé dimanche soir, d'après le nouvel horaire. Est-ce qu'on a tenté de vous faire des représentations pour que le service-voyageurs soit laissé en vigueur?

M. Hellyer: C'est la première fois que j'en entends parler. Mais cela ne veut pas nécessairement dire qu'il n'y a pas quoi que ce soit qui a été fait, même si j'essaie de me tenir au courant des faits.

M. Skoberg: Dans la déclaration que vous avez faite ce matin au sujet de deux nouveaux brise-glaces qui sont autorisés, j'ai peut-être manqué le point ce matin, mais qui vous fournira les deux nouveaux brise-glaces?

M. Hellyer: La construction sera mise en adjudication.

M. Skoberg: Des soumissions ouvertes aux chantiers maritimes canadiens?

M. Hellyer: Je m'excuse, je crois comprendre que les deux sont en voie de construction à l'heure actuelle.

M. Stead: Les deux seront construits par la Canadian Vickers et nous les recevrons cette année.

M. Skoberg: Combien de soumissions avez-vous reçues de la part de chantiers maritimes. Pour ces deux brise-glaces? Vous en souvenez-vous, de prime abord?

M. Stead: Non, je ne le sais pas, étant donné que la construction prend trois ans. Il faudrait que je vérifie, mais, comme vous l'avez dit, il s'agissait d'une soumission

[Text]

has always been a choice; in other words, there has never been a single bid situation on a ship like that.

Mr. Skoberg: Thank you.

The Chairman: Mr. Howe?

Mr. Howe: Mr. Chairman, I am not a member of this Committee, but I would like to pursue some of the questioning that I started in the House today in connection with the wreck, and I noticed Mr. Skoberg had asked some questions. I hope I do not duplicate any of his, but I would like to ask the Minister or his officials whether they have any estimate of what that wreck in Toronto cost the railroads in actual dollars.

Mr. Hellyer: No, I am afraid I do not have yet.

Mr. Howe: It would be many millions of dollars, would it not?

Mr. Hellyer: I really would not want to hazard a guess until someone has had a chance to do a proper evaluation.

Mr. Howe: It is reported that there is a suggestion of sabotage due to the fact that the lock was cut with a hacksaw. Has the Metro Police asked for the assistance of the RCMP in connection with this?

Mr. Hellyer: I really do not know. I know that the Metro Police and the Ontario Provincial Police are looking at it. Both are very competent police forces. They have scientific equipment of considerable sophistication and I expect they would have the competence to investigate completely. I know that if they needed any assistance from the RCMP they would ask for it and, of course, it would be forthcoming.

• 1620

Mr. Howe: In that connection, further to the question that I asked you in the House, with regard to safety measures on these lines that are carrying fast-moving trains, particularly passenger trains—and the freights are going as fast as the passenger trains these days—this type of switching looks awfully old-fashioned. It has been there for 50 years and one would think with all the technical ability available today there should be the means to make all these crossings safe by electrical impulses, and things like that. Is the railroad looking into the possibility, particularly on the fast-moving lines, of making every one of these switches...

[Interpretation]

ouverte. Si je me souviens, il y a toujours eu un choix; en d'autres termes, il n'y a jamais eu qu'une seule soumission pour un navire de ce genre.

M. Skoberg: Merci.

Le président: Monsieur Howe?

M. Howe: Monsieur le président, je ne fais pas partie du Comité, mais j'aimerais bien poursuivre certaines des questions que j'avais commencées à la Chambre, aujourd'hui, au sujet de l'accident, et j'ai remarqué que M. Skoberg a posé certaines questions. J'espère que je ne poserai pas les mêmes, mais j'aimerais demander au ministre ou à ses fonctionnaires s'ils ont une estimation de ce que coûtera en dollars l'accident de Toronto aux chemins de fer.

M. Hellyer: Non, je m'excuse, je ne l'ai pas encore.

M. Howe: Plusieurs millions de dollars, n'est-ce pas?

M. Hellyer: Je n'oserais même pas donner un chiffre estimatif jusqu'à ce qu'on ait eu l'occasion de l'évaluer convenablement.

M. Howe: On a suggéré qu'il y aurait peut-être eu sabotage en raison du fait que la serrure avait été coupée par une scie à fer. Est-ce que la sûreté métropolitaine a demandé l'aide de la Gendarmerie royale du Canada au sujet de l'enquête?

M. Hellyer: Franchement, je ne le sais pas. Je sais que la sûreté métropolitaine et la Police provinciale de l'Ontario examinent la question. Ce sont deux forces constabulaires qui sont très compétentes et je m'imagine qu'on aurait la compétence alors de faire enquête complètement. Je sais que si on avait besoin d'aide de la part de la Gendarmerie qu'ils n'hésiteraient pas à la demander et que, évidemment, cette aide leur serait accordée.

M. Howe: Maintenant, au sujet de la question que je vous ai posée à la Chambre pour ce qui est des mesures de sécurité sur les lignes qui ont des trains rapides, surtout ceux de voyageurs, il y a plusieurs trains de marchandises qui vont assez vite même que les trains de voyageurs aujourd'hui. Cette méthode d'aiguillage semble démodée. Elle est là depuis 50 ans et on penserait qu'avec toute la technique que l'on possède aujourd'hui, il y aurait des moyens de rendre sûrs ces passages à niveau par l'électronique et autres moyens. Est-ce que les chemins de fer examinent la possibilité, surtout pour ce qui est de ces lignes rapides, d'y installer des aiguilles?

[Texte]

Mr. Hellyer: As I indicated in the House, I really do not know the answer to that question. I will be glad to find out.

I think it is obvious that to go to that kind of sophisticated system, which almost unquestionably will be required in the railroads of the future, to the extent that there is inter-urban travel and so on, will be very expensive.

Secondly, there is no way that you can have a 100-per-cent guarantee that there will not be an accident, if somebody wants to try to cause one. The switch could be wide open and somebody could put something on the track and derail the train. There are many ways in which sabotage can be carried out, if that is what people are up to. I am sure that every possible effort is made to protect the lives of the travelling public, but no matter how much money is spent on sophisticated equipment I do not think you could ever get what you would call 100 per cent security. There just is no such thing.

Mr. Howe: In this same connection, we remember the situation that developed with the fast train from Toronto to Montreal. It hit a truck, or something. Are more grade separations being considered on that line?

Mr. Hellyer: I have just indicated that the whole policy is under review; and this would, of course, include the amount of funds made available each year. We are making considerable progress here, and the figures are quite encouraging. The number of grade crossing accidents is declining, as is the number of deaths arising from grade crossing accidents. Certainly in this respect, no one would do other than as much as they possibly could do.

Mr. Howe: It may be due to the fact that there are fewer trains in the outlying areas and people do not expect them.

Mr. Hellyer: I am not sure that that is the reason for it.

Mr. Howe: I have one other question in relation to airports. We think we have the Montreal one almost settled. What about the new one for Toronto? Where is it going to be?

Mr. Hellyer: I really cannot say; and if I knew I still could not say. We have undertaken certain internal studies, and have also established liaison with the Province of Ontario in this matter to set the criteria that will be applied in the selection of the new airport. This will take some months, and the work is going forward.

[Interprétation]

M. Hellyer: Comme je vous l'ai dit à la Chambre, je ne suis pas sûr de la réponse. J'essaierai de me renseigner à ce sujet.

Mais, évidemment, si vous voulez mettre en vigueur un système perfectionné, ce qui sans doute sera nécessaire pour les chemins de fer de l'avenir, dans la mesure où il y aura des services interurbains, et ainsi de suite, ce sera très dispendieux.

Deuxièmement, il n'y a pas moyen de pouvoir se garantir complètement contre tout accident, si quelqu'un veut en causer un. Même si l'aiguille est ouverte, on peut facilement placer quelque chose sur la voie pour que le train déraille. Il y a plusieurs façons de faire du sabotage, si c'est ce que les gens veulent faire. Je suis sûr qu'on fait tous les efforts possibles pour protéger la vie du public voyageur. Mais quelles que soient les sommes que l'on dépense pour acheter de l'équipement perfectionné, je ne crois pas qu'on puisse obtenir une garantie de sécurité à 100 p. 100. C'est impossible.

M. Howe: A ce même égard, vous vous souvenez de la situation qui s'est produite lors du premier rapide qui a fait le trajet de Toronto à Montréal. Il a frappé un camion, je crois. Est-ce qu'on étudie la possibilité d'avoir plus de séparations de niveau?

M. Hellyer: J'ai déjà dit qu'on étudie présentement cette question. Cela dépend évidemment de la somme prévue chaque année. Nous faisons beaucoup de progrès à ce sujet, et les chiffres sont encourageants. Le nombre d'accidents aux passages à niveau baisse ainsi que le nombre de morts à la suite d'accidents de passage à niveau. Il n'y a personne qui ne voudrait pas faire le plus possible à cet égard.

M. Howe: Est-ce que ce ne serait pas dû au fait qu'il y a moins de trains dans les régions urbaines et que les gens ne s'y attendent pas?

M. Hellyer: Je ne suis pas sûr que ce soit la raison.

M. Howe: Une autre question en ce qui a trait aux aéroports. Maintenant que la question de l'aéroport de Montréal est réglée, qu'en est-il de l'aéroport de Toronto? Où allons-nous le situer?

M. Hellyer: Je ne saurais dire, et même si je le savais, je ne pourrais pas vous le dire. Nous avons entrepris certaines études au sein du ministère, et nous avons aussi établi un contact avec la province de l'Ontario à cet égard pour essayer de fixer les critères que l'on imposerait dans le choix de l'emplacement de l'aéroport, ce qui pourrait prendre des mois. Le travail se continue à l'heure actuelle.

[Text]

One would want to have as up to date information as possible in making the selection for the future extra airport for the Toronto Metropolitan area. Particularly one would want to have an indication of which way the growth was going to take place, whether it will continue to the west, as is the present fact, or whether as the result of some decision of the provincial government relative to regional planning, it might move to the east, or to the north.

These are matters we have to study, and as soon as we have had a chance to examine all of them we will be in a position to consider actual sites.

Mr. Howe: In connection with actual sites. Are plans being made to use different types of transportation, such as monorails, or fast trains, or helicopters, to get to and from the particular centres and the airports?

Mr. Hellyer: We are examining all possibilities. Certainly the developments in the field of ground transportation in the next 10 or 20 years will be quite startling.

There are, however, certain limiting factors. One is that you have to have sufficient traffic to justify the very heavy capital expenditures required. This is more likely to take place where the line also serves two adjoining, major, metropolitan areas. The history to date indicates that where you are just taking people to and from an airport the traffic generated is not sufficient to amortize the capital and operating costs of rapid transit systems. To make them economic you have to be able to move several thousand people an hour in each direction.

• 1625

It is quite possible that 10 years from now, with a system which is also serving adjacent metropolitan areas, or a city and its satellites, there would be generated traffic which, when added to the traffic directly associated with an airport, would be sufficient to justify and to amortize the costs involved. This is a matter of great interest to us and it is, of course, one that we are looking at and will be examining closely in our departmental studies.

Mr. Howe: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Douglas?

Mr. Douglas (Assiniboia): I was not put on this Committee until noon, so I missed the proceedings this morning. I hope I do not repeat some of the questions.

[Interpretation]

On voudrait avoir des renseignements le plus à jour possible avant de faire un choix quant à l'emplacement du nouvel aéroport supplémentaire de la région métropolitaine de Toronto. On voudrait surtout avoir une indication de l'orientation que prendra l'expansion, si elle va se continuer vers l'ouest, comme à l'heure actuelle, ou si, à la suite d'une décision du gouvernement provincial sur la planification régionale, cette expansion ne se fera pas plutôt vers le nord ou vers l'est.

Voilà des questions que nous devons étudier, et dès que nous aurons l'occasion de les étudier, nous serons alors en mesure de décider de l'emplacement.

M. Howe: En ce qui concerne les emplacements, est-ce qu'on projette d'employer divers modes de transport pour aller et revenir de l'aéroport? Par exemple, un monorail, les trains rapides ou des hélicoptères?

M. Hellyer: Nous examinons toutes les possibilités. Les développements qui se produiront dans le domaine du transport au sol d'ici vingt ans seront certainement étonnants.

Mais il y a des facteurs restreignants. Il y a d'abord le fait qu'il faut une forte circulation pour justifier les fortes dépenses d'immobilisation nécessaires. Cette situation se produira plutôt là où la ligne dessert deux régions métropolitaines considérables avoisinantes. Jusqu'à maintenant, l'histoire semble indiquer que si on ne fait que transporter les gens entre l'aéroport et la ville, la circulation n'est pas suffisante pour amortir les frais des immobilisations et d'exploitation des trains rapides. Pour qu'il soit rentable, il faudrait transporter plusieurs milliers de personnes par heure dans chaque sens.

Il est fort possible que dans dix ans, avec un système qui desservira aussi les régions urbaines adjacentes, des métropoles ou des banlieues qu'il y aura suffisamment de circulation qui, ajoutée à la circulation liée directement à l'aéroport, serait suffisante pour justifier et amortir les frais d'immobilisation. Cela nous intéresse beaucoup et c'est l'une des choses que nous examinons et que nous suivons de très près dans nos études.

M. Howe: Merci, monsieur le président.

Le président: Monsieur Douglas?

M. Douglas (Assiniboia): Je ne fais partie du Comité que depuis midi, et j'ai donc manqué la réunion de ce matin. J'espère ne pas poser de questions qu'on a déjà soulevées ce matin.

[Texte]

I am interested in the icebreakers. I note from page 28 that two icebreakers are under construction. Some \$20 million was spent last year, and an expenditure of \$21 million is expected this coming year on one of them and smaller amounts on the other. In what areas will these icebreakers be used?

Mr. Stead: Which page are you on, sir?

Mr. Douglas (Assiniboia): Page 28—I beg your pardon; page 23 in the White Book.

Mr. Hellyer: I am sorry; perhaps this is why I got the previous question mixed up. Was the question related to icebreakers rather than ferries?

An hon. Member: Icebreakers.

Mr. Hellyer: I am sorry; that is where I went wrong. I was thinking of the ferries to P.E.I. I have the Atlantic syndrome today!

Mr. Stead: The ships in the current program for this year are the *Louis S. St. Laurent*, a major icebreaker, of 24,000-shaft horsepower, which we expect to get in July; the *Norman McLeod Rogers*, which we expect to get in October and which is smaller, of 12,000-shaft horsepower; and three smaller vessels—no, there is the search-and-rescue cutter, as well. Some of these are listed on the page you are looking at.

I think you will find that the proposed estimates for the major icebreaker are largely for clean-up, because the ship is almost ready for delivery. We should have it in two or three months. Of the gulf icebreakers, the one we are now calling the *Norman McLeod Rogers* has further payments to be made on it. There is a payment schedule as part of the contract for these ships, and the figures in the various years come out of the payment schedules for each particular ship. Does that answer your question?

Mr. Douglas (Assiniboia): My question really was on where these icebreakers will be used.

Mr. Stead: The big one will be used in the gulf in the Arctic and the smaller one, which we call the gulf icebreaker, will be used mainly in the river and the gulf, although it will be available for Arctic service, as required.

Mr. Douglas (Assiniboia): Neither of them is expected to be used in the Hudson Bay, then?

[Interprétation]

Les brise-glaces m'intéressent. Je remarque, à la page 28, qu'il y a deux brise-glaces en construction à l'heure actuelle. Quelque \$20 millions ont été dépensés l'an dernier et on s'attend à dépenser \$21 millions cette année pour un brise-glaces et une moindre somme pour l'autre brise-glaces. Dans quelles régions ces brise-glaces serviront-ils?

M. Stead: A quelle page êtes-vous?

M. Douglas (Assiniboia): A la page 28. Pardon, à la page 23 du Livre Blanc.

M. Hellyer: Je m'excuse, c'est probablement pour cette raison que je me suis mélangé avec les autres questions. Est-ce qu'il s'agissait de transbordeurs ou de brise-glaces?

Une voix: De brise-glaces.

M. Hellyer: Je m'excuse, c'est ce qui m'a induit en erreur. Je pensais aux transbordeurs de l'Île du Prince-Édouard. J'ai le syndrome de l'Atlantique aujourd'hui.

M. Stead: Les navires dans le programme en cours sont le *Louis S. St-Laurent*, un gros brise-glaces de 24,000 chevaux-vapeur à l'hélice, que nous nous attendons de recevoir au mois de juillet; et le *Norman McCleod Rogers* que nous aurons probablement en octobre et qui est plus petit, de 12,000 chevaux-vapeur, ainsi que trois navires plus petits. Il y a également une patache qui servira aux opérations de recherches et de secours. On donne la liste de certains de ces navires à la page que vous avez mentionnée.

Je crois que vous trouverez que les prévisions budgétaires pour le gros brise-glaces sont surtout pour finir de le payer car les navires sont presque prêts à être livrés. Nous l'aurons probablement d'ici deux ou trois mois. Parmi les brise-glaces du golfe, il reste d'autres versements à faire sur celui qu'on appelle le *Norman McCleod Rogers*. Le contrat de ces navires comprend un calendrier des paiements et les chiffres des diverses années sont tirés de ces calendriers pour chaque navire en particulier. Est-ce que cela répond à votre question?

M. Douglas (Assiniboia): J'avais demandé où seront utilisés ces brise-glaces?

M. Stead: Le plus gros sera utilisé dans le golfe dans l'Arctique et le plus petit, que nous appelons le brise-glaces du golfe, sera utilisé surtout dans le fleuve et le golfe, mais il sera également disponible pour servir dans l'Arctique, au besoin.

M. Douglas (Assiniboia): On ne prévoit pas de les utiliser dans la Baie d'Hudson?

[Text]

Mr. Stead: Oh, it could be; yes, it could certainly be used in the Hudson Bay.

Mr. Douglas (Assiniboia): We talked about a new type of icebreaking equipment when the National Harbours Board was before us. This was the type that went under the ice and broke it from underneath. Is this the system that is being used in these?

Mr. Stead: No, sir, it is not. This new system, which we are watching very closely, is still very much in the experimental stage. Of course, the ships we are now building were designed five years ago. We are watching these developments, as I indicated this morning, but the results so far have been somewhat inconclusive. This does not mean that there is not a potential there, but it has not yet been proved up.

Mr. Douglas (Assiniboia): What steps are being taken to extend the shipping season through the Hudson Bay and Churchill?

• 1630

Mr. Stead: Relative to icebreaking, the problem is mainly in the harbour of Churchill. As you probably know, a freshwater river goes through it and ice forms early and moves back and forth. It is not a question of breaking the ice; it is already broken.

After the port of Churchill becomes awkward for ships to lie alongside and load, the Hudson Bay and Strait is still open, so the problem is local rather than getting across the Strait and Bay.

Mr. Douglas (Assiniboia): Then is there some hope of extending the shipping season in Hudson Bay?

Mr. Stead: Yes. However, the problems in the port are really the governing ones, and whether substantial expenditures to alter the port facilities are economic is a question that would have to be decided by economic studies. It is certainly not a question relating to the icebreaker fleet.

Mr. Douglas (Assiniboia): I see that on page 66 one of the program objectives of the National Harbours Board is to attract customers to Canadian ports but I see nothing about that opposite the port of Churchill under administration, operation and maintenance. The only item there is under construction and acquisition and the estimates for the coming year are approximately one third of the expenditures for last year, they are even below the actual expenditures in 1967-68, and none of this is under administration, opera-

[Interpretation]

M. Stead: Possiblement, oui, on pourrait certainement s'en servir dans la Baie d'Hudson.

M. Douglas (Assiniboia): Nous avons parlé d'un nouveau type de brise-glace lorsque le Conseil des ports nationaux a comparu. Il s'agissait du genre qui va sous la glace et qui la brise en dessous. Est-ce qu'il s'agit ici du même genre?

M. Stead: Non, monsieur. Le nouveau système, que nous étudions très attentivement, est toujours au stade expérimental. Les navires que nous construisons à l'heure actuelle ont été dessinés il y a cinq ans. Nous surveillons de très près ces travaux, comme je l'ai dit ce matin, mais jusqu'ici les résultats n'ont pas été très convaincants. Ce qui ne veut pas dire qu'il n'y a pas de possibilités, mais il n'a pas encore fait ses preuves.

M. Douglas (Assiniboia): Quelles mesures prenez-vous pour étendre la saison de la navigation dans la Baie d'Hudson et à Churchill?

M. Stead: En ce qui concerne le bris des glaces, le problème se trouve surtout dans le port de Churchill. Comme vous le savez, il y a une rivière d'eau douce qui s'y déverse, et, par conséquent, les glaces s'y forment tôt. Ce n'est pas une question de briser les glaces car elles sont déjà brisées.

Lorsque le port de Churchill devient très malcommode pour que les navires approchent des quais pour le chargement, la Baie d'Hudson et le détroit sont toujours ouverts de sorte que le problème est local.

M. Douglas (Assiniboia): Espère-t-on pouvoir étendre la saison de la navigation dans la Baie d'Hudson?

M. Stead: Oui. Mais ce sont les problèmes portuaires qui sont les plus importants à résoudre, et les études économiques devront nous dire si les dépenses substantielles qu'entraînerait le réaménagement du port seraient rentables. Mais cela n'a rien à voir avec les brise-glace effectivement.

M. Douglas (Assiniboia): Un des objectifs du programme du Conseil des ports nationaux à la page 66 est d'attirer des clients vers les ports canadiens, mais je ne vois rien à ce sujet pour ce qui est du port de Churchill, aux rubriques de l'administration, l'entretien et l'opération. Le seul poste que je vois est sous la rubrique de la construction et des achats et les prévisions pour l'année qui vient sont environ le tiers des dépenses de l'an dernier, et même inférieures à la dépense réelle pour 1967-1968. Mais rien ne se trouve

[Texte]

tion and maintenance, it is all under construction and acquisition. I wonder if this does not indicate a playing down of the importance of the Port of Churchill? Perhaps I should put the question this way. What is the reason for the reduction in the expenditures at the Port of Churchill?

Mr. Stead: I am afraid I cannot answer that question. The National Harbours Board would have to reply to that.

Mr. Douglas (Assiniboia): I am sorry if I got into the wrong department. Have I done this?

Mr. Stead: Yes.

Mr. Douglas (Assiniboia): Very well. I will pass, Mr. Chairman.

Mr. Mahoney: Mr. Minister, has notice been served yet to reopen the Canada-U.S. bilateral air agreement?

Mr. Hellyer: Not yet.

Mr. Stoner: Mr. Chairman, there are tentative plans now for the next round of negotiations which will begin later this year, probably in the autumn.

Mr. Mahoney: This is really what I was getting at. What will your timing probably be on the renegotiation?

Mr. Stoner: Tentatively the autumn, I believe.

Mr. Mahoney: The fall of 1969.

Mr. Stoner: Yes.

Mr. Hellyer: We are going to take the specific requirements of the major cities in Western Canada into consideration.

Mr. Mahoney: I did not intend to take the opportunity to do much lobbying, there is lots of time until the fall.

Mr. Hellyer: I said that for the special benefit of your confrères from Edmonton who were in today and were very much concerned about this.

Mr. Mahoney: I guess they are being relegated, are they not? I really did not want to pursue the question other than to get the timing on it. I imagine you are getting lots of pressure from lots of people on things to discuss. Do you feel there any real hope that perhaps the Canadian air lines will gain a better share of the routes in the West as a result of these negotiations?

[Interprétation]

sous la rubrique de l'administration, l'exploitation et l'entretien mais plutôt sans la rubrique de la construction et des achats. Je me demande si cela n'indique pas qu'on minimise l'importance du port de Churchill? Je pourrais peut-être poser la question de la façon suivante. Quelle est la raison de la réduction des dépenses pour le port de Churchill?

M. Stead: Je crains de ne pouvoir y répondre. Il faudrait poser la question au Conseil des ports nationaux.

M. Douglas (Assiniboia): Je m'excuse si je me suis adressé au mauvais ministère. Est-ce le cas?

M. Stead: Oui.

M. Douglas (Assiniboia): Alors, je cède mon tour.

M. Mahoney: Monsieur le ministre, est-ce que l'on a donné l'avis pour reprendre l'entente bilatérale aérienne entre le Canada et les États-Unis?

M. Hellyer: Pas encore.

M. Stoner: Monsieur le président, on a préparé un projet de programme de négociations qu'on prévoit reprendre plus tard cette année, à l'automne, peut-être.

M. Mahoney: C'est ce que je croyais. Quand prévoyez-vous peut-être le reprendre?

M. Stoner: A l'automne, peut-être.

M. Mahoney: A l'automne 1969?

M. Stoner: Oui.

M. Hellyer: Nous tiendrons compte des exigences particulières des principales villes de l'ouest du Canada.

M. Mahoney: Je ne voulais pas faire trop de pression; nous aurons beaucoup de temps pour le faire d'ici l'automne.

M. Hellyer: Je l'ai mentionné pour le profit de vos confrères d'Edmonton et de Vancouver qui sont ici et que la question intéresse au plus haut point.

M. Mahoney: Je crois qu'on les a un peu laissées de côté, n'est-ce pas? Je ne voulais pas insister sur la question, sauf pour savoir quand elle aurait lieu. Mais j'imagine que vous êtes l'objet de beaucoup de pressions de différents milieux à ce sujet. Est-ce que vous pensez qu'on puisse espérer que les lignes aériennes canadiennes pourront obtenir une meilleure part des routes de l'ouest à la suite de ces négociations?

[Text]

Mr. Hellyer: I think hopefully, yes. There is no reason why they cannot. One of the other related questions, of course, is to what extent the regional carriers should become involved in transborder business as well as the main line carriers. I think both of these questions will be very carefully looked at in the course of negotiations.

Mr. Mahoney: It seems to me that with possibly only one or often only two points in Canada being served by these international routes, whereas a great number of them are served in the States, we are at somewhat of an economic disadvantage because we cannot carry traffic between U.S. points.

• 1635

Mr. Hellyer: We have the disadvantage of having most of our population in a narrow strip across the southern boundary of our country.

Mr. Mahoney: I believe that in these estimates some place the sum of \$125,000 is shown for transportation research, although I have been unable to locate it specifically.

Mr. Hellyer: Is that not the figure for our half of the grants to universities?

Mr. Stead: Yes.

Mr. Mahoney: And the information is correct, that this sum is actually administered by the CTC, by the research...

Mr. Hellyer: No, they have an equal sum on their side of the house and I think there is co-ordination between the two groups as to where the money goes.

Mr. Mahoney: The impression I received from questioning at an earlier time was that this was really being treated as a quarter million dollar pool and it was being administered in that fashion.

Mr. Hellyer: I think it is being treated as a quarter million dollar pool. Is that right, Mr. Hewson?

Mr. Hewson: Yes. Mr. Chairman, for accounting purposes the fund of \$250,000 is divided between the Canadian Transport Commission and the Department. The program is arrived at jointly on the advice of an advisory board which is drawn from the aca-

[Interpretation]

M. Hellyer: Nous l'espérons. Je ne vois pas pourquoi pas. Et une autre question qui s'y rattache c'est de savoir dans quelle mesure ces transporteurs régionaux doivent s'engager dans le domaine des transports d'un bord et l'autre de la frontière autant que les transporteurs principaux. Je crois que ce sont des questions qu'il faudrait examiner de près au cours de ces négociations.

M. Mahoney: Il me semble que comme il n'y a qu'un seul ou peut-être seulement deux points au Canada qui sont desservis par ces routes internationales, alors que bon nombre de centres sont desservis aux États-Unis, nous sommes en quelque sorte désavantagés du point de vue économique parce qu'on ne peut pas transporter de marchandises entre les centres des États-Unis.

M. Hellyer: Nous sommes désavantagés du fait que notre population est concentrée dans une zone dans le sud de notre pays.

M. Mahoney: On prévoit quelque part une somme de \$125,000 aux fins de la recherche relative aux transports, quoique je n'aie pas pu voir de quoi il s'agissait au juste.

M. Hellyer: Est-ce que ce n'est pas le chiffre pour notre moitié des subventions aux universités?

M. Stead: Oui.

M. Mahoney: Les renseignements sont justes, à savoir que cette somme est administrée par la Commission Canadienne des transports, par...

M. Hellyer: Non, ils ont une somme équivalente, et je pense qu'il y a coordination entre les deux groupes pour ce qui est des dépenses.

M. Mahoney: L'impression que j'ai eu des questions posées il y a un moment, c'est qu'il s'agissait d'une mise en commun d'un quart de million de dollars qui est administré ainsi.

M. Hellyer: Je pense que c'est considéré comme tel, soit une mise en commun d'un quart de million de dollars. N'est-ce pas, M. Hewson?

M. Hewson: Oui, monsieur le président, ce fonds de \$250,000, aux fins de la comptabilité, est divisé entre la Commission canadienne du transport et le ministère. Le programme est établi conjointement suivant l'avis d'un comité consultatif où sont représentés le

[Texte]

demic and business community in Canada, which advises both the Commission and the Department.

Mr. Mahoney: Is this the first foray into the field of research, as far as the Department of Transport is concerned, for outside grants?

Mr. Hewson: No. Over a period of five years the program of grants to universities has grown from a very modest sum of less than \$50,000 to its present sum, which is still very modest, and it has gradually involved more institutions.

Mr. Mahoney: Do you feel with the amounts of money that are being made available that an adequate research job is being done?

Mr. Hewson: I do not think that is a question for me to decide, sir.

Mr. Hellyer: Adequate with the amounts of money that are being made available, that is the way you posed the question.

Mr. Mahoney: Right. Let me put it this way. Are the demands perhaps exceeding the amounts of money available at the present time?

Mr. Hewson: Perhaps I could put this in its proper context. The \$250,000 does not deal with technical research, this mainly has to do with economic and systems research, the National Research Council and the Canada Council, and there are many other sources of federal grants some portion of which find their way into transportation research. This is a small program that grew up first of all from a recognition of a lack of transportation competence and in trying to improve competence throughout the country.

It could certainly be a much more ambitious program. Initially it was to sponsor fellowships to students who wished to carry on studies in transportation and it has grown from that to assisting in the setting up of Chairs or centres of excellence at two or three locations throughout the country, and I think we will see the program grow.

Mr. Mahoney: Thank you.

Mr. Trudel: This morning I posed a question regarding the cost of channelling and dredging of the Rivière des Prairies, which to my

[Interprétation]

monde des affaires et le milieu universitaire qui conseille à la fois la Commission et le ministère.

M. Mahoney: Est-ce la première fois que vous vous engagez ainsi dans la recherche au ministère des Transports par voie de subventions?

M. Hewson: Non. Le programme de subventions aux universités a connu une certaine croissance depuis 5 ans, en passant d'une somme modeste de moins de 50,000, à son niveau actuel, qui est toujours très modeste. Mais la participation s'est graduellement étendue à un plus grand nombre d'institutions.

M. Mahoney: Croyez-vous qu'un travail adéquat de recherche est effectué avec les sommes mises à notre disponibilité.

M. Hewson: Ce n'est pas à moi de le décider monsieur.

M. Hellyer: Un travail adéquat avec les sommes disponibles, c'est bien ce que vous voulez savoir, n'est-ce pas?

M. Mahoney: Oui. Permettez-moi de poser la question autrement. Est-ce que les demandes excèdent les sommes d'argent disponibles en ce moment?

M. Hewson: Peut-être si je pouvais la mettre dans un contexte approprié. Les \$250,000 ne sont pas destinées aux recherches d'ordre technique. Il s'agit essentiellement de recherches d'ordre économique et sur les systèmes, le Conseil national de recherches et le Conseil des Arts et bon nombre d'autres sources de subventions du gouvernement fédéral dont une partie est acheminée vers la recherche dans le domaine des transports. C'est un petit programme qui a commencé tout d'abord du fait que l'on a reconnu qu'il n'y avait pas suffisamment de compétence en matière de transport et d'un effort pour améliorer ces compétences dans tout le pays.

Le programme pourrait certainement être beaucoup plus ambitieux. Au début, il s'agissait surtout de parrainer des bourses d'études aux étudiants qui voulaient poursuivre leurs études en matière de transports et à partir de cela, on est graduellement passé à mettre sur pied des chaires ou des centres de perfectionnement à deux ou trois endroits dans le pays. Et je crois que nous verrons ce programme prendre encore plus d'importance.

M. Mahoney: Merci beaucoup.

M. Trudel: Ce matin, monsieur le président, j'ai posé une question à l'égard de la rivière des Prairies, quant au coût de tra-

[Text]

knowledge amounts to about \$13 or \$14 million. Is this information available at this time?

Mr. Stead: I have confirmed the information which I gave the Committee this morning, sir, to the effect that this comes within the area of the Department of Public Works.

Mr. Trudel: Mr. Skoberg raised a question regarding the railway grade crossing fund and I was quite pleased to hear the Minister's answer. However, I would also like to ask this question, Mr. Chairman. When the CTC has authorized a crossing and in some cases assessed the cost to the various municipalities concerned and tenders are called, they are called by the railway, and in the particular case I have in mind—La Cordaire crossing, which is situated in my riding, and the fact that the president of the Mayors and Reeves Association is also Mayor of this particular city—the point was forcibly brought to my attention that the municipalities are not even called when the tenders are opened, although they are assessed 100 per cent of the cost. This is certainly causing a furor and I was wondering if this could be considered in the review that is being conducted at the present time.

Mr. Hellyer: I do not see why not. It would be a good idea.

Mr. Trudel: My other questions have to do with the airport, and I hope that during the course of the translation we were not mislead because the information I received this morning is that we are assigning \$6.6 million for the acquisition of land in Montreal.

On page 46 of the French version we have three airports in Toronto and two in Montreal, and I see where we have an assessment this year of \$11 million and an over-all cost of \$33 million for airport No. 2. There is only \$450,000 for airport No. 3, but a project of \$49 million. Now if I look at the English translation they are not airports but terminals. I would like to get some clarification on this.

Mr. Hellyer: Is this in my statement or in the book?

Mr. Trudel: In the White Book on page 46.

Mr. Hellyer: And the French version?

Mr. Trudel: In the French it says, In the English version on page 46 of the White Book you have new terminals. There seems to be priority for Toronto because \$11 million was

[Interpretation]

vau de dragage et pour le chenail de la rivière des Prairies, ce qui, à ma connaissance, représente \$13 ou \$14 millions. Est-ce que ces renseignements sont disponibles?

Mr. Stead: J'ai confirmé les renseignements que j'ai donnés ce matin à l'effet que cela relève du ministère des Travaux publics.

Mr. Trudel: M. Skoberg a parlé de la caisse pour les passages à niveaux des chemins de fer, et j'ai été très heureux d'entendre la réponse du Ministre. Mais je voudrais aussi poser la question suivante. Lorsque la CCT a autorisé un passage à niveau, et, dans certains cas, a évalué les frais aux différentes municipalités en cause, et qu'il y a un appel d'offres de la part des sociétés ferroviaires, et je songe au passage de La Cordaire, qui est dans ma circonscription, et le fait que le président de l'Association des maires est aussi maire de cette ville, et on m'a signalé de façon très précise que les municipalités ne sont même pas convoquées lorsqu'on ouvre les soumissions bien qu'elles doivent assumer tous les frais. Il est normal qu'ils soient mécontents, et je me demandais si dans l'étude qui est faite en ce moment, on ne pourrait pas en tenir compte?

M. Hellyer: Je ne vois pas pourquoi pas. C'est une excellente idée.

M. Trudel: Une autre question qui a trait à l'aérogare et j'espère qu'on n'a pas été induit en erreur par la traduction car les renseignements que j'ai eus ce matin sont qu'on assigne \$6,600,000 pour l'achat de terrains à Montréal.

Dans la version française, à la page 46, nous avons trois aéroports: un à Toronto et deux à Montréal. Je vois que nous avons une évaluation de 11 millions de dollars et un coût total de 33 millions de dollars cette année pour l'aérogare n° 2. Il y a une évaluation de \$450,000 pour l'aérogare no. 3, mais le projet est de 49 millions de dollars.

Si je regarde le texte anglais, il ne s'agit pas d'aéroports, mais de terminus. Je voudrais donc une précision.

M. Hellyer: S'agit-il de ma déclaration, ou est-ce dans le livre?

Mr. Trudel: Dans le Livre blanc, page 46.

M. Hellyer: Dans la version française?

M. Trudel: Dans la version française on dit: Aérogare no. 2—aéroport no. 3. Dans la version anglaise, à la page 46 du livre blanc, on dit «nouveau terminus». Il semble y avoir un

[Texte]

assessed this year out of a total of \$33 million for terminal No. 2, and \$6 million for Montreal this year on an over-all estimate of \$21 million.

Mr. Hellyer: Yes, I see your problem. I think it is a problem of translation. The English looks better.

Mr. Givens: Are we talking in respect of airports?

Mr. Hellyer: We are talking in respect of Toronto terminals under No. 2 and No. 3 and then under Montreal, Montreal airport No. 2 is the second airport.

Mr. Trudel: Is my assumption correct, Mr. Chairman, that we will have two airports in Toronto and two in Montreal and not three as we are led to believe?

Mr. Hellyer: Actually, as far as this is concerned we have one in Toronto and two in Montreal.

Mr. Trudel: With the possibility of a second one?

Mr. Hellyer: With the possibility of a second one at a future date in Toronto.

Mr. Trudel: Yes. All the appropriations then would be for improvements in Toronto; what we have in this budget will be for improvements to existing locations.

Mr. Hellyer: I think that is correct. All of the expenses here are in respect of Toronto International Airport at Malton.

Mr. Trudel: Mr. Chairman, is there an order of priority regarding the spending? If we have \$6 million this year and \$11 million for existing facilities in Toronto, will this bring us to the tentative date of completion which I believe was mentioned during previous questions as being five years from now? If we are only investing \$6 million in land acquisition this year, will we be in time for the completion date?

Mr. Hellyer: I am not sure I understood the question correctly but all of the funds necessary to stay on the schedule to have the airport in Montreal in operation in 1974 are included here.

Mr. Trudel: Fine. This answers my question, Mr. Chairman.

The Chairman: Would the Committee agree to clause by clause consideration? Mr. Portelance?

[Interprétation]

ordre de priorité pour Toronto parce qu'il y avait 11 millions de dollars sur 33 millions de dollars de prévu cette année pour le terminus no. 2 et 6 millions de dollars pour Montréal cette année, pour une prévision d'ensemble de 21 millions de dollars.

M. Hellyer: Oui, je vois la difficulté. Il s'agit d'un problème de traduction. L'anglais paraît mieux.

M. Givens: Parlons-nous d'aéroports?

M. Hellyer: Nous parlons du terminus de Toronto, aux numéros 2 et 3. Et à Montréal, l'aérogare n° 2 c'est le deuxième aérogare.

M. Trudel: Monsieur le président. Ai-je raison de croire qu'il y a deux aérogares à Montréal et deux à Toronto, et non pas 3 comme on est porté à le croire?

M. Hellyer: Il y en a 1 à Toronto et 2 à Montréal.

M. Trudel: Est-ce qu'il y a possibilité d'un deuxième.

M. Hellyer: Oui. Un deuxième plus tard à Toronto.

M. Trudel: Alors, il s'agit d'améliorations à Toronto? Il s'agirait donc d'améliorations à l'emplacement actuel?

M. Hellyer: Toutes les dépenses ici sont à l'égard de l'aéroport international de Toronto, à Malton.

M. Trudel: Monsieur le président, y a-t-il un ordre de priorité pour ce qui est des dépenses? Lorsque nous avons 6 millions de dollars cette année et 11 millions de dollars pour les services de Toronto, je pense qu'on a parlé d'une période de 5 ans d'ici la fin des travaux suivant l'ensemble des questions qui viennent d'être posées. Si nous investissons seulement 6 millions pour l'acquisition de terrains cette année, les travaux seront-ils terminés à la date prévue?

M. Hellyer: Je suis sûr d'avoir bien compris la question, mais tous les fonds ici sont nécessaires, pour se maintenir suivant l'horaire prévu pour que l'aérogare soit en service en 1974 à Montréal.

M. Trudel: Très bien. Cela répond à ma question, monsieur le président.

Le président: Le Comité consent-il à l'examen d'article en article? Monsieur Portelance?

[Text]

• 1645

M. Portelance: Monsieur le président, j'aimerais poser au ministre une question au sujet du rapport annuel d'Air Canada. Présentement, nous avons une grève. Or, je remarque qu'au budget des dépenses, par exemple, 14,6 p. 100 sont destinés à la promotion et aux ventes. Je crois que dans l'industrie privée ou ailleurs, on ne pourrait pas se permettre de dépenser un aussi haut pourcentage.

Mr. Hellyer: With deference, Mr. Chairman, I really do not think I should comment on the Air Canada report in detail. I understand that reference has been or will be made of the reports of Air Canada and the CNR to this Committee, and you could then discuss with the management their reasons for expenditures of this magnitude. I think it would be inappropriate for me to begin discussing the management of Air Canada. They are quite jealous of their prerogatives and they feel that I have certain responsibilities which do not include running the airline.

Mr. Portelance: Thank you.

The Chairman: Mr. McGrath.

Mr. McGrath: I understand that there is a dispute between the scientific support and the radio operations groups of the Department. Is that correct, or am I in the wrong department?

Mr. Stoner: Mr. Chairman, the radio operating group are up for collective bargaining. These groups I think you are referring to are engaged in collective bargaining. One of these, the radio operators, is under way at the present time. I do not think you can refer to these as disputes; there is a continual process here of collective bargaining and we hope to reach an agreement with them in the fairly near future.

Mr. McGrath: I am sure other members have received correspondence on this matter as well—to the effect that the negotiations have broken down. I am wondering why they have broken down.

Mr. Stoner: I would like to check this, Mr. Chairman, but I do not think the negotiations have broken down. I think we are still in the stage of collective bargaining with them.

Mr. McGrath: As I understand it, these are the people who would man the NASA stations in Canada. Is that right?

Mr. Stoner: The northern stations, yes.

[Interpretation]

Mr. Portelance: Mr. Chairman, I would like to ask the Minister with regard to the annual report of Air Canada. We know there is a strike at the present time. Now, I see in the Estimates, for instance, that 14.6 per cent is earmarked for promotion and sales. I think that in private industry or elsewhere we could not afford to spend as high a percentage.

M. Hellyer: Monsieur le président, je ne crois pas devoir faire un commentaire sur ce rapport détaillé d'Air Canada. Si je comprends bien, le rapport d'Air Canada et celui du National-Canadien seront déferés à ce Comité et alors vous pourrez en parler avec l'administration de ces sociétés et connaître les raisons des dépenses de cette envergure. Mais, je ne crois pas qu'il soit approprié maintenant que je parle de l'administration d'Air Canada. Ils sont bien jaloux de leurs prérogatives, et ils sont d'avis que j'ai des responsabilités précises qui ne comprennent pas la gestion d'Air Canada.

M. Portelance: Thank you.

Le président: Monsieur McGrath.

M. McGrath: Si je comprends bien, il y a un différend entre l'appui scientifique et le groupe des opérations radiophoniques du ministère. Est-ce juste? Ou, est-ce que je me trompe de ministère?

M. Stoner: Les opérateurs-radio doivent commencer ces négociations d'ici peu. Je ne crois pas que l'on puisse parler de différends, mais il s'agit tout simplement de processus de négociations. Nous espérons en arriver à une entente d'ici peu.

M. McGrath: C'est que les autres députés ont reçu des lettres indiquant que les négociations ont été interrompues. Je me demande pourquoi elles ont été interrompues?

M. Stoner: Je voudrais vérifier, monsieur le président, mais je ne crois pas que les négociations soient interrompues. Nous sommes toujours à négocier.

M. McGrath: Ce sont là les personnes qui sont responsables des stations NASA au Canada?

M. Stoner: C'est juste. Les stations du Nord.

[Texte]

Mr. McGrath: When I say the NASA stations, I mean the satellite tracking stations. Is that right?

Mr. Stoner: Yes.

Mr. Mahoney: I thought we would be dealing in detail with some things before going clause by clause. I did have one question I did not really intend to trouble the Minister with, but before being asked to vote \$344,000 for the relocation of the VOP/CIP rooms, which appears on page 46 of the White Book, I might inquire as to what VOP/CIP rooms are.

It is under the very first item, Final Development aerquay 1, at the Toronto Airport, about the seventh or eighth item down on the detailed list. There is a total item of \$4,720,000 and it is broken down there. There is a \$344,000 item relating to these rooms plus the enlargement of the coffee shop.

Mr. Hellyer: Mr. Scott will give you the technical details of this.

Mr. Scott: Mr. Chairman, we must have more facilities in the present aerquay and one of the constraints, if you like, is the present size of the coffee shop so we wish to move the two end walls out to enlarge the area and get a greater seating capacity. There are two small rooms at one end and the other end opens out into the open court and this is the area that is being extended.

Mr. Mahoney: This is the Maple Leaf Lounge, then, that we are talking about.

Mr. Scott: Yes.

Mr. Mahoney: Maple Leaf Lounges, as I understand it, are restricted to first class passengers as a matter of policy. Do members of Parliament, as a matter of fact, have the privileges of those rooms?

• 1650

Mr. Hellyer: You would have to refer your question to the management of Air Canada.

An hon. Member: We are second-class citizens.

Mr. Scott: You might ask the management of Air Canada to clarify it with the staff who manage those rooms, because it seems that sometimes you do and sometimes you do not.

[Interprétation]

M. McGrath: Les stations de dépistage des satellites. Est-ce exact?

M. Stoner: Oui.

M. Mahoney: Je croyais que nous passerions à l'étude détaillée avant de passer à une étude article par article. Il y a une question dont je n'avais réellement pas l'intention de saisir le ministre, mais avant qu'on me demande d'accepter \$344,000 pour les salles VOP/CIP à la page 46, du Livre blanc, je voudrais savoir ce qu'est une salle VOP/CIP.

Il s'agit du septième ou huitième article sur la liste détaillée pour l'aérogare de Toronto. Cet article se trouve sous la rubrique *Aménagement final de l'aéroquai 1*, à la page 46. Cet article fait partie d'une rubrique de dépenses de l'ordre de \$4,720,000. L'aménagement de ces salles et l'agrandissement des installations de casse-croûte coûteront 344 mille dollars.

M. Hellyer: Ce sont des détails techniques. M. Scott, pourra vous les transmettre.

M. Scott: Monsieur le président, il nous faut avoir plus d'installations à cet aéroquai. Une des difficultés qui se présentent, ce sont les dimensions du casse-croûte actuel dont nous voulons déplacer les deux murs pour agrandir la salle en vue d'y loger plus de gens. Il y a deux petites pièces à une extrémité, et l'autre extrémité donne sur la cour extérieure. C'est ce dernier secteur que nous voulons agrandir.

M. Mahoney: Vous voulez parler ici du bar-salon Maple Leaf.

M. Scott: Précisément.

M. Mahoney: Ces salons sont habituellement réservés aux passagers de première classe. Est-ce que les députés ont le privilège d'avoir accès à ces salles?

M. Hellyer: Il vous faudrait adresser votre question à la gestion d'Air-Canada.

Une voix: Nous sommes des citoyens de deuxième classe.

M. Scott: Vous pourriez demander à l'administration d'Air-Canada de clarifier cette situation avec le personnel en charge de ces salons car il semble que parfois vous avez droit à ces salons alors qu'en d'autres occasions, on vous les refuse.

[Text]

Mr. Allmand: Mr. Hellyer, Mr. Howe asked questions about the speeding-up of city-to-airport transportation and you said you were looking at new methods of doing this. I want to ask about other ground services. I want to know if you are doing any research or studies in these areas, the handling of baggage, ticketing, reservations, and all the other things that slow you up between the time you leave your home and get on the aircraft. It seems that we waste a lot of time.

Are there any plans to implement changes in the handling of baggage, ticketing, reservations and the other things that a passenger must deal with on the ground before getting on the aircraft?

Mr. Hellyer: These are under constant review to see what new procedures can be undertaken. For example, I think one of the significant changes is in the design of the terminals themselves. We are going to try a new design in air terminal number two in Toronto, primarily for these reasons, to speed up the service to passengers, the ticketing, the claiming of baggage, and so on. We are constantly trying to improve all of these techniques so that the total time is reduced. This is really the important thing insofar as the passenger is concerned.

Mr. Allmand: So I understand you introduce them as soon as you feel that they are developed sufficiently?

Mr. Hellyer: Yes, and as soon as they can be introduced economically, having in mind the stage of development. For example, I think it is time that we put in a roundel at Ottawa airport, because the one we have there now is not fast enough. This is the kind of thing that we look at, and when it becomes obvious that the present system is not as good as it could be, then we have to look at the economics of the changes that might be considered.

Mr. Allmand: Is there any research going on in the Department of Transport relating to the use of tilt-wing aircraft for shorter distance flights and from centres of large cities?

Mr. Hellyer: Are you talking about VSTOL or true tilt-wing?

Mr. Allmand: Well, either one. I think there are three being delivered to the Department of National Defence, a type of tilt-wing that can take off in a very short area and then fly at 300 miles an hour to a destination.

[Interpretation]

M. Allmand: M. Hellyer, M. Howe vous a posé certaines questions sur la possibilité d'accélérer le transport de la ville à l'aéroport et vous avez répondu que vous étiez à étudier de nouvelles méthodes d'y parvenir. Je voulais vous questionner au sujet des autres services sur terre. Est-ce que vous faites des recherches ou des études sur la manutention des bagages, des billets, des réservations, enfin tout ce qui peut vous retarder à partir du moment où vous quittez votre foyer et vous embarquez à bord de l'avion. Il semble que nous perdons beaucoup de temps. Projetez-vous des changements dans la manutention des bagages, des réservations, des billets, enfin, tout ce qui touche aux préparatifs avant que le passager monte à bord de l'avion?

M. Hellyer: Nous recherchons constamment des moyens de trouver de meilleures procédures. Ainsi je pense qu'une innovation importante touche à la conception même d'une aéroport. Nous allons même essayer un nouveau concept dans le terminus aérien No. 2 à Toronto pour deux raisons surtout, soit pour accélérer les services offerts aux passagers, le traitement des billets et des réclamations des bagages et ainsi de suite. Nous essayons toujours d'améliorer ces techniques pour que le temps requis soit diminué. C'est ce qui importe vraiment pour le passager.

M. Allmand: Donc, vous les introduisez dès que vous les estimez suffisamment à point.

M. Hellyer: Oui, dès que nous pouvons le faire de façon économique en tenant compte du niveau de développement. Je pense qu'il serait temps d'introduire un convoyeur circulaire à Ottawa parce que le service actuel n'est pas assez rapide. C'est une question que nous étudions et lorsqu'il est bien évident que le système actuel n'est pas aussi bon qu'il pourrait être, nous étudions s'il serait économique de faire des changements.

M. Allmand: Y a-t-il des recherches qui se font au ministère des Transports au sujet des avions à ailes basculaires pour les courtes envolées et celles du centre des grandes villes?

M. Hellyer: Est-ce que vous parlez des avions à décollage vertical ou des véritables avions à ailes basculaires?

M. Allmand: Les deux. Je crois qu'on doit en livrer trois au ministère de la Défense, du genre d'avion à ailes basculaires qui peut décoller très rapidement et voler à 300 miles à l'heure.

[Texte]

Mr. Hellyer: This is a vertical takeoff.

Mr. Allmand: A vertical takeoff?

Mr. Hellyer: Yes. It is a horse of a slightly different colour.

Mr. Allmand: Either one of these types. Are they being considered? Is there any research going on for their use on commercial flights?

Mr. Hellyer: I do not think the vertical takeoff has reached the stage yet where it would be economical. I think you will appreciate that to lift a load directly off the ground is very expensive and it takes a tremendous amount of power. It is much more economical to use the ground for at least a certain distance.

When you begin then to consider what they call the short takeoff and landing, this begins to make more sense. We are, of course, interested in that particular for interurban travel, and we have been looking at a number of possibilities such as downtown airports designed specifically to use this particular form of transportation.

Mr. Allmand: Related to intercity travel—this may be for Air Canada, and if it is, tell me—what about the use of the air bus service? I think this is being used now between Calgary and Edmonton and a few other points in Canada, and I often wonder why it is not being used between Montreal and Ottawa, and perhaps Ottawa and Toronto and places like this?

Mr. Hellyer: Again I would not want to presume on the management of Air Canada, but one of the senior executives explained to me that unless there is a tremendous amount of traffic moving back and forth almost continuously, it is more expensive.

Mr. Allmand: A final question. Do you or did you make any grants to the development of the turbo train? Or is that development being completely financed by CNR itself?

Mr. Hewson: Mr. Chairman, the Department made no grants to the development of the turbo train. The turbo train itself is being

1655

leased by the Canadian National Railways from the builders under an agreement. I think you could get the details when you question them, sir.

Mr. Allmand: Thank you.

[Interprétation]

M. Hellyer: C'est un avion à décollage vertical.

M. Allmand: Un avion à décollage vertical?

M. Hellyer: C'est une chose un peu différente.

M. Allmand: L'un ou l'autre de ces avions. Sont-ils à l'étude? Étudiez-vous la possibilité de les employer pour des vols commerciaux?

M. Hellyer: Je ne crois pas que les avions à décollage vertical en sont rendus au point où il serait vraiment économique de le faire. Il est très coûteux de les faire décoller du sol verticalement et il faut énormément de puissance. Il est plus économique de rouler sur le sol sur une courte distance au moins. Cela fait plus de sens de parler de court roulement à l'envolée et à l'atterrissage. Nous sommes évidemment intéressés à ces modèles pour le déplacement interurbain et nous sommes à étudier les diverses possibilités de l'aménagement dans les centres urbains d'aérogares construites essentiellement pour utiliser ce genre de transport.

M. Allmand: Pour ce qui est du vol d'une ville à l'autre, cela pourrait concerner Air Canada, pourriez-vous m'informer sur le service aérobus? Je crois qu'on l'exploite entre Edmonton et Calgary et quelques autres endroits au Canada. Je me suis souvent demandé pourquoi on ne l'avait pas entre Montréal et Ottawa, peut-être Ottawa et Toronto ou d'autres endroits de ce genre.

M. Hellyer: Une fois de plus, je ne veux pas engager l'administration d'Air Canada mais un de ses principaux fonctionnaires exécutifs m'a déjà dit que s'il n'y a pas un gros volume de circulation continuellement de part et d'autre, c'est plus coûteux.

M. Allmand: Une dernière question. Accordez-vous ou avez-vous accordé des subventions pour la mise au point du train turbo? Ou est-ce que ce projet est financé exclusivement par le National-Canadien?

M. Hewson: Monsieur le président, le ministère n'a accordé aucune subvention au turbo train. Le turbo train est loué par le National-Canadien par entente avec les fabricants. Je crois que vous pourriez obtenir les détails de l'entente en les questionnant.

M. Allmand: Merci.

[Text]

Mr. McGrath: Mr. Chairman, this is for clarification. We are to have the report of the Canadian National Railways, and we are to have the report of Air Canada. And I also understand that the Central Mortgage and Housing Corporation estimates have been or are being dealt with in another Committee. Is that correct?

The Chairman: Yes.

Mr. McGrath: And we already have, or we have disposed of, National Harbours Board estimates.

The Chairman: Yes.

Mr. McGrath: I missed the last meeting, but we have before us the CTC estimates, is that correct?

The Chairman: The CTC were here last week, and we are finished with them.

Mr. McGrath: And they have been approved?

The Chairman: They were passed.

Mr. McGrath: In one day?

The Chairman: In one day.

Mr. McGrath: And we have already had the St. Lawrence Seaway Authority.

The Chairman: That is right.

Mr. McGrath: So that we have dealt quite effectively with the business before us. I would suggest to the members that they bear that in mind rather than detaining the Minister, who is very busy. I am finished, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Skoberg.

Mr. Skoberg: Mr. Chairman and Mr. Hellyer, just to further that remark, to whom are the St. Lawrence Seaway Authority and the National Harbours Board responsible?

Mr. Hellyer: They are responsible to me.

Mr. Skoberg: In your opinion, Mr. Hellyer, do you believe it is possible to really fully utilize the idea behind the national transportation policy until such time as all these agencies come within transportation as such?

By giving them special authority as we have been doing, do you not consider this makes it a big vague when we ask questions?

[Interpretation]

M. McGrath: Monsieur le président, j'aimerais préciser. Nous serons saisis du rapport du National-Canadien et du rapport d'Air Canada et nous avons eu, nous sommes aussi à étudier les prévisions de la Société centrale d'hypothèques et de logements. Est-ce juste?

Le président: Oui.

M. McGrath: Et nous avons déjà disposé des prévisions du Conseil des ports nationaux.

Le président: Oui.

M. McGrath: J'ai manqué la dernière réunion, mais nous sommes saisis des prévisions budgétaires de la Commission canadienne des transports. Est-ce juste?

Le président: Nous avons disposé des prévisions de la Commission canadienne des transports la semaine dernière.

M. McGrath: Et elles ont été approuvées?

Le président: Elles ont été acceptées.

M. McGrath: En un jour?

Le président: En un jour.

M. McGrath: Et nous avons déjà eu l'Administration de la voie Maritime.

Le président: C'est exact.

M. McGrath: Donc nous avons disposé de notre travail très efficacement. Je crois que les députés devraient en prendre note plutôt que de retenir le ministre qui est très occupé. J'ai terminé, monsieur le président.

Le président: Monsieur Skoberg.

M. Skoberg: Monsieur le président, monsieur Hellyer, envers qui l'Administration de la voie Maritime et du Conseil des ports nationaux sont-ils responsables?

M. Hellyer: Ils sont responsables envers moi.

M. Skoberg: Croyez-vous, monsieur Hellyer, qu'il serait vraiment possible d'utiliser pleinement l'idée de base de la politique nationale des transports tant que toutes les agences ne relèveront pas des transports mêmes? En leur donnant une autorité spéciale comme on l'a fait, ne croyez-vous pas que cela est plutôt vague lorsqu'on pose des questions?

[Texte]

Mr. Hellyer: I do not think so. They have special powers given to them by Parliament. They operate within those powers and report to and in some cases through the Minister to Parliament.

Mr. Skoberg: How do you consider that the full potential of the national transportation policy can be realized if all modes are not under the one act?

Mr. Hellyer: Well, transportation is not a monolithic thing. It consists of many facets and it consists of different modes of transportation. Even the jurisdiction between governments is not monolithic in that the provinces have jurisdiction over highways and automobile and truck travel within the province. There are various carriers in the airline business. There are various companies in the ground transportation business, rail and road, and each of them has its own terms of reference. And they all—except the ones who fall within the provincial jurisdiction—have a relation to national transportation policy and the National Transportation Act. Not all of them report to the Minister.

Mr. Skoberg: It may be of interest to you to know, Mr. Hellyer, that on our trip to the Atlantic Provinces, many of the areas we visited were very disquieted about having various forms of regulations. I think it would be much more efficient if we had all forms of transportation under this one regulation.

Mr. Hellyer: We would have to change the constitution.

Mr. Skoberg: Well, I am not getting into the provincial area, of course. I am referring to the National Harbours Board and the St. Lawrence Seaway Authority. I do not think you really have to change much there.

Mr. Hellyer: Part of this is going to come before this Committee. When you start your study of the control and operation of harbours, one of the things that you will be addressing yourselves to is whether or not there should be a separate Harbours Board. I would be very interested in what your conclusions may be.

Mr. Skoberg: Fair enough.

The Chairman: Mr. Rock.

Mr. Rock: I have a question concerning the taxi service at the Montreal airport. Since 1963 I have been trying to get the Department of Transport to allow any taxi firm the

[Interprétation]

Mr. Hellyer: Je ne crois pas. Ils ont des pouvoirs spéciaux qui leur sont accordés par le Parlement. Ils fonctionnent dans les limites de ces pouvoirs et font rapport directement au Parlement et dans certains cas, ils font rapport par l'entremise du ministre.

Mr. Skoberg: A votre avis, comment pouvons-nous développer pleinement notre politique nationale de transport si ces différents services ne relèvent pas d'une seule loi.

Mr. Hellyer: Les transports ne sont pas monolithiques. Il comprend différents aspects, et différents modes de transport. Même la compétence entre les gouvernements n'est pas monolithique car les provinces ont compétence sur les routes, les véhicules-moteur et les camions dans leur territoire. Il y a de nombreux transporteurs dans les lignes aériennes. Il y a différentes sociétés pour le transport par terre, par rail et chemin et chacun a son propre mandat. Et toutes, sauf celles qui relèvent des provinces, ont un rapport à la politique nationale des transports et à la Loi nationale des transports. Elle ne font pas toutes rapport au ministre.

Mr. Skoberg: Monsieur le ministre, vous aimeriez peut-être savoir qu'au cours de notre voyage dans les provinces de l'Atlantique, un bon nombre des régions que nous avons visitées étaient inquiètes du fait qu'il y a divers ensembles de règlements. Je pense qu'il serait beaucoup plus efficace d'avoir tous les modes de transports sous un seul règlement.

Mr. Hellyer: Il faudrait changer la constitution.

Mr. Skoberg: Je parle seulement de ce qui relève du fédéral. Je parle du Conseil des ports nationaux et de l'Administration de la voie Maritime. Je ne pense pas qu'il faudrait changer quelque chose.

Mr. Hellyer: Une partie de ceci sera étudiée par ce comité. Lorsque vous commencerez votre étude du contrôle des opérations des ports, une des choses que vous aborderez sera s'il devrait ou non y avoir un différent conseil des ports. Je serais très intéressé à connaître vos conclusions.

Mr. Skoberg: C'est très bien.

Le président: Monsieur Rock.

Mr. Rock: Je voudrais poser une question au sujet du service de taxi à l'aéroport de Montréal. Depuis 1963, j'essaie d'obtenir que le ministère des Transports accorde à une

[Text]

right to instal a telephone, the same way as Hertz have a telephone installed or the hotels have telephones installed at the International airport. I believe that any taxi company should have the same privilege of installing a telephone and paying the Department a certain price for the privilege of doing so. In this way the people who do not want to use Murray Hill, instead of having to look through the yellow pages for the taxi firm and telephoning them can just walk to these phones and choose whichever taxi firm they want.

I believe that the passengers should have this service at the airport. In other words, they would then have the privilege of either using Murray Hill or they can telephone one of their choice.

To facilitate a more rapid service why can we not allow these taxi firms the privilege of installing a direct line telephone and paying the Department for that.

The Chairman: Mr. Rock, I think this question could be put to the Air Canada people when they are here.

Mr. Rock: No, this concerns the Minister of Transport, Mr. Chairman. It has nothing at all to do with Air Canada.

Mr. Scott: Mr. Chairman, we are looking at the operations of the services at Montreal and Toronto, because they are both on the same basis. One of the things that we have been considering is how we might introduce some metered taxi service, because there are customers who want this. One part of this is whether or not we would put in phones so that people could call individually. This matter is under consideration.

Mr. Rock: I am glad to hear that. I feel that rather than giving one taxi company a privilege—disregarding Murray Hill, which is a special service—you should allow them all and then it is up to the public to use who they want by telephoning the firm of their choice.

I am glad that your officials are looking into this, Mr. Hellyer.

The Chairman: Mr. Pringle.

Mr. Howe: Mr. Chairman, may I just make a comment on separate taxis coming into these airports. This is an international airport and people from all across the world are landing here. The operators of this service being provided at the present time are tidy, they have uniforms on, their cars are clean

[Interpretation]

société-taxi le droit de poser un téléphone de la même façon que Hertz ou les hôtels ont un téléphone dans les aéroports internationaux? Je pense que toute société de taxis devrait avoir le même privilège d'installer un téléphone et de payer le ministère. Les gens qui ne veulent pas utiliser le service de Murray Hill, au lieu d'avoir à chercher dans les «pages jaunes» pour trouver le nom d'une flotte de taxis et de téléphoner n'auraient qu'à se rendre à ces téléphones et à choisir le taxi qu'ils désirent.

Je pense que le passager devrait avoir ce service à l'aéroport. En d'autres mots, il aurait le privilège d'utiliser, soit Murray Hill ou de téléphoner à un taxi de son choix.

Cela faciliterait un service plus rapide. Pourquoi ne pas accorder à ces compagnies de taxi le privilège de faire installer une ligne directe contre laquelle elles paieraient le ministère.

Le président: Je pense qu'il faudrait poser la question aux représentants de Air Canada quand ils viendront témoigner.

M. Rock: Non, cela relève plutôt du ministère des Transports. Cela n'a rien à voir avec Air Canada.

M. Scott: Monsieur le président, nous étudions la question de l'exploitation des services à Montréal et à Toronto, parce que tous deux suivent les mêmes normes. Nous avons étudié la manière d'inaugurer un service de taxis avec compteur parce que certains clients aimeraient bien l'avoir. Est-ce qu'on installera, oui ou non, des téléphones où les gens pourraient demander le taxi de leur choix. Cette question est à l'étude.

M. Rock: Je suis heureux de voir que cela soit à l'étude maintenant, monsieur Hellyer, parce que plutôt que de donner à une compagnie de taxis un privilège, sans mépriser Murray Hill qui assure un service spécial, vous devriez donner la permission à toutes et laissez ensuite le public téléphoner à celle de leur choix.

Je suis heureux de voir que vos fonctionnaires étudient la question, monsieur le ministre.

Le président: Monsieur Pringle.

M. Howe: Monsieur le président, est-ce que je pourrais faire un commentaire relatif à la séparation des taxis dans ces aéroports. Il s'agit d'un aéroport international et les gens arrivent de toutes les parties du monde. Les exploitants du service fourni à l'heure actuelle, sont en uniforme, soignés, leurs voi-

[Texte]

and neat, and I think this is important. I have some sympathy for the independent people who want to get in there but they should do the same thing as the people who are providing the service. If you walk out now to get a cab and you get the air line service you know it is going to be clean, tidy and neat—and the operators are the same way. I think it is important at an international airport that people from all over the world coming to Canada should get a good impression of the services we provide in Canada.

Mr. Rock: Conditions could be set down by the Department.

The Chairman: Order.

Mr. Pringle: Mr. Chairman, I want to refer back, if I may, to two points that I raised this morning, one regarding the cancellation of the grants. I think most of us feel that they were certainly justified in cancelling them as they have outlived their usefulness. However, as a replacement for these grants and to give some assistance, as mentioned by the Minister this morning, would there be any merit to arranging for the granting of loans to these young people wishing to carry on from ab initio training into commercial flying.

As I understand it, there was a time when I believe loans were available through university grants. I am not exactly clear on this and if that has been cancelled I would appreciate knowing that too.

Has any thought been given to providing loans through any department of government preferably under the guidance of the Department of Transport, with regard to flying.

Mr. Scott: Mr. Chairman, we have looked into this prospect of loans and have taken it up with the Department of Manpower and Immigration. It was not quite as simple as we thought it might be to work this out and administer it. In any event, this scheme was not an acceptable one.

Mr. Pringle: I have another point to raise. You will recall we were discussing the possibility of promoting the expansion of the fund for airport grants. Could you tell us the steps that we should take to initiate such a program?

Mr. Hellyer: Lobby with all the people that you think, by any stretch of the imagination, might have any control over funds.

[Interprétation]

tures sont propres. A mon avis, c'est important. Je suis un peu sensible aux chauffeurs de taxi indépendants qui veulent aussi assurer le service mais ils devraient faire la même chose que ceux qui le font actuellement. Si vous cherchez un taxi et que vous jouissez du service des lignes aériennes, vous savez que ce sera propre et net ainsi que les chauffeurs. A mon avis, il est important dans un aéroport international que les gens qui viennent au Canada aient une bonne impression des services que nous assurons au Canada.

M. Rock: Les conditions pourraient être indiquées par le Ministère.

Le président: A l'ordre.

M. Pringle: J'aimerais revenir, si vous me le permettez, à deux points que j'ai soulevés ce matin. L'un a trait à l'annulation des subventions. Je crois que la plupart d'entre nous trouvent justifié qu'ils aient été annulés parce qu'ils n'étaient pas utiles. Mais pour remplacer ces subventions et pour aider un peu comme l'a mentionné le ministre ce matin, est-ce qu'il ne serait pas utile d'accorder des subventions aux jeunes gens qui veulent commencer leur formation et passer le brevet de pilote professionnel. Je crois qu'à un certain moment, les prêts étaient offerts sous forme de bourses universitaires. Ce n'est pas très clair dans mon esprit, mais si cela a été annulé, j'aimerais bien le savoir.

Songe-t-on à la possibilité de fournir des prêts pour les cours de pilotage, par l'entremise des ministères, de préférence sous l'égide du ministère des Transports?

M. Scott: Monsieur le président, nous avons examiné la possibilité d'accorder des prêts et nous en avons fait part au ministère de la Main-d'œuvre et de l'Immigration. La réalisation et l'administration n'étaient pas tout à fait aussi simples que nous l'avions imaginé, mais de toute façon, le projet n'était pas acceptable.

M. Pringle: Voici l'autre point que je voulais soulever. Quand nous discutons la possibilité de promouvoir l'augmentation des fonds de subventions aux aéroports. Pourriez-vous me dire quelles sont les mesures que nous devrions prendre pour inaugurer ce programme?

M. Hellyer: En plaidant auprès de tous ceux qui à votre avis pourraient peut-être avoir un certain contrôle de cette caisse.

[Text]

• 1705

Mr. Pringle: Is there any way of getting it into the estimates for this year?

Mr. Hellyer: Well, that is the second step; we would have no trouble getting it into the estimates if we had it approved.

Mr. Pringle: Thank you.

Mr. Douglas (Assiniboia): I wanted to pursue that point about the Hudson Bay route to the port of Churchill. I was given to understand that there is some hope that the season will be extended for the use of that port. When will this be done, what extension will be given, and how much more time will be added to the season?

Mr. Hellyer: If I might answer, I think it is impossible to answer your question because, as Mr. Stead said, the effectiveness of the new ice-breaking techniques is still inconclusive and there are further experiments that have to be done. In addition, as was indicated, the problems specifically related to the Port of Churchill relate as well to its location at the mouth of the river. So that there are a number of variables which have to be taken into consideration.

In order to answer your question you would have to write down a specific set of criteria, and one of those criteria of course would have to be a better evaluation than we presently have on the effectiveness of the new ice-breaking techniques. There is of course an additional factor, the insurance question, which is stubborn and difficult but I think something might be done along with other measures.

Mr. Douglas (Assiniboia): Are your active studies being pursued in this regard then?

Mr. Hellyer: Yes. First of all, we are continuing with our experiments in ice-breaking. Also, there are economic studies being carried out with respect to the use of the port for grain, I think by the National Harbours Board—or is it the Manitoba study?

Mr. Douglas (Assiniboia): The reason I raise the point is that the Agriculture Committee just came back from a tour of Western Canada where the necessity for making more use of the Hudson Bay route was mentioned very often and the answer usually given was that the season was so short that you could only make so much use of it, that to make

[Interpretation]

M. Pringle: Y a-t-il moyen de l'inclure au budget de cette année?

M. Hellyer: Voilà la deuxième étape. Nous n'aurions pas de difficulté d'insérer dans les prévisions budgétaires si c'était approuvé.

M. Pringle: Merci.

M. Douglas (Assiniboia): J'aimerais poursuivre la question relative à la route de la Baie d'Hudson jusqu'au port de Churchill. On m'a laissé entendre, je crois, qu'il y avait un certain espoir que la saison du port serait prolongée. J'aimerais donc savoir quand on le fera, quelle expansion sera donnée et quel sera le prolongement de la saison de la navigation?

M. Hellyer: Si je puis dire, c'est pratiquement impossible de répondre à votre question, car comme l'a dit M. Stead, l'efficacité des nouvelles techniques pour briser les glaces sont encore loin d'être concluantes. Il y a d'autres essais à faire. De plus, comme on l'a indiqué, les problèmes relatifs au port de Churchill avaient trait aussi à sa situation géographique à l'embouchure de la rivière. Il y a donc un certain nombre de variables dont il faut tenir compte. Pour répondre à votre question, il faudrait établir des critères bien précis.

L'un de ces critères évidemment devrait nécessairement être une meilleure évaluation que celle que nous avons à l'heure actuelle de l'efficacité des techniques de brise-glaces. Évidemment, il y a un autre aspect aussi, la question de l'assurance qui est très difficile et très épineuse, mais on pourrait peut-être faire quelque chose à ce sujet, en même temps qu'on pourrait prendre d'autres mesures.

M. Douglas (Assiniboia): Est-ce que vos études sont faites dans cette optique?

M. Hellyer: Oui. Tout d'abord, je dois dire que nous continuons nos expériences pour briser les glaces. On fait des études économiques relatives à l'emploi du port pour le grain, je crois, par le Conseil des ports nationaux ou s'agit-il de l'étude faite par le Manitoba?

M. Douglas (Assiniboia): Je soulève cette question parce que le Comité de l'agriculture revient d'une tournée de l'Ouest du Canada et qu'il a mentionné très souvent la nécessité d'un plus grand usage de la Baie d'Hudson que les réponses qu'on nous donne d'habitude, c'est que la saison de la navigation est tellement courte qu'il est absolument impos-

[Texte]

more use of it would require the extension of the season—and the extension of the season I think implies the extension of the low insurance season too.

Mr. Hellyer: Mr. Hewson, do you have anything further on the economic studies?

Mr. Hewson: There has been an economic study made for the National Harbours Board, Mr. Chairman, and for the Department of Transport. The study is completed. It was in the stages of waiting translation and I do not know just where we stand with this at this point. It would be rather difficult to really summarize details at a session of this type, sir.

Mr. Douglas (Assiniboia): I am not asking for the details, I just want to know if any date has been set for the extension of the season there.

Mr. Hewson: I do not know what the extension would be.

Mr. Hellyer: I do not think it is that automatic. I think it is a general look to see what can be done to extend the season, to utilize the port facilities more and to try to reduce transportation costs for Western shippers. It is in this general context that we are moving.

Mr. Douglas (Assiniboia): Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Corbin: Thank you, Mr. Chairman. Mr. Hellyer, if I recall correctly, last week the President of the CTC mentioned the fact that you seemed to be very interested in the proposal of a Maine Corridor Road to link the Maritimes to Central Canada. I am not asking you to deny or confirm this in any way but I would like to know if your Department has undertaken or plans to undertake any study on the feasibility of such a project.

Mr. Hellyer: There was a study done some time ago, no new study is planned.

Mr. Corbin: You are referring naturally to the "The Economist Intelligence Unit of London" and you are not planning anything for the future.

Mr. Hellyer: Not at this time, no. If it were recommended by this Committee that we do so, naturally we would look at it, or if the

[Interprétation]

ble d'en faire une plus grande utilisation, et si que pour cela, il faudrait prolonger la saison de la navigation, et que cette extension implique nécessairement une extension aussi de la saison des basses primes d'assurance.

M. Hellyer: Avez-vous autres choses sur les études économiques?

M. Hewson: Il y a eu une étude économique faite pour le Conseil des ports nationaux, et pour le ministère des Transports. L'étude est terminée et elle était rendue à l'étape de la traduction. Je ne sais pas où on en est rendu en ce moment. Il serait très difficile de résumer tous les détails au cours d'une séance de ce genre.

M. Douglas (Assiniboia): Monsieur Hewson, je ne vous demande pas les détails, je veux tout simplement savoir si une date a été fixée pour prolonger la saison de la navigation et quelle serait la durée?

M. Hewson: Je ne sais pas quelle serait la durée de l'extension.

M. Hellyer: Je ne crois pas que ce soit aussi automatique que cela. Je crois que c'est une étude générale pour voir de quelle façon on pourrait prolonger la saison, la manière de mieux utiliser les installations portuaires et essayer de réduire les frais de transport pour les expéditeurs de l'Ouest, dans le contexte général dans lequel nous évoluons.

M. Douglas (Assiniboia): Merci, monsieur le président.

M. Corbin: Merci, monsieur le président. Monsieur le ministre, si je me souviens bien, la semaine dernière le président de la Commission canadienne des transports a mentionné le fait que vous sembliez être très intéressé à la proposition d'une route-corridor à travers le Maine, pour relier les provinces Maritimes au centre du Canada. Je ne vous demande pas de nier ou de confirmer cela, mais j'aimerais bien savoir si votre ministère a entrepris ou projette d'entreprendre une étude sur la possibilité d'un tel projet?

M. Hellyer: Une étude a été faite il y a un certain temps et on ne projette pas de faire une autre étude.

M. Corbin: Vous parlez naturellement du *Economist Intelligence Unit* de Londres et vous ne projetez rien pour l'avenir?

M. Hellyer: Non, pas pour le moment. Si telle était la recommandation du Comité, naturellement nous en examinerions la

[Text]

Atlantic Premiers felt that it was worthy of additional or up-to-date study then, of course, we would have to take it under consideration.

Mr. Corbin: Thank you.

The Chairman: Gentlemen, is the Committee ready to proceed clause by clause?

Some hon. Members: Agreed.

The Chairman: Shall we go to Vote 1? You will find Vote 1 on page 394 of the Blue Book. Are there any questions?

On Vote 1

Department of Transport

1 Departmental Administration—\$8,066,100

On Vote 3

Department of Transport

3 Reimbursement of the Department of Transport revolving fund for the value of stores which have become obsolete, unserviceable, lost or destroyed—\$200,000

Votes 1 and 3 agreed to.

On Vote 5

Department of Transport

Marine Services

5 Administration, Operation and Maintenance including pensions and grants as detailed in the Estimates, contributions, the payment of expenses, including excepted expenses, incurred in respect of Canadian distressed seamen as defined in section 306 of the Canada Shipping Act and, in respect of the Canadian Coast Guard Service, authority to make recoverable advances for transportation, stevedoring and other shipping services performed on behalf of individuals, outside agencies and other governments and authority, notwithstanding the Financial Administration Act, to make commitments for the current fiscal year for this Vote not to exceed a total amount of \$75,139,600 and to spend revenue received during the current fiscal year—\$65,536,200

Mr. Skoberg: Mr. Chairman, I am still a little bit bewildered about all the professional

[Interpretation]

possibilité, ou si les premiers ministres de l'Atlantique trouvaient que nous devrions en faire une étude à jour, évidemment il faudrait que nous en tenions compte.

Mr. Corbin: Merci.

Le président: Et maintenant, est-ce que les membres du Comité sont prêts à étudier le budget des dépenses, article par article?

Des voix: D'accord.

Le président: L'article premier est à la page 400 du Livre bleu. Avez-vous des questions à poser?

1 Administration centrale—\$8,066,100

Le crédit 3 aussi à la page 400.

3 Remboursement de l'avance du fonds de roulement du ministère des Transports pour la valeur du matériel désuet, inutilisable, perdu ou détruit—\$200,000

Les crédits 1 et 3 sont adoptés.

Le crédit 5.

Services de la marine

5 Administration, fonctionnement et entretien, y compris les pensions et subventions qui figurent au détail des affectations, les contributions, le paiement des dépenses, y compris les dépenses réservées faites à l'égard de marins canadiens en détresse, aux termes de l'article 306 de la Loi sur la marine marchande du Canada, et relativement à la garde côtière canadienne, autorisation de consentir des avances recouvrables à l'égard des services de transport d'arrimage et d'autres services de la marine marchande fournis pour le compte de particuliers, d'organismes indépendants et d'autres gouvernements, et autorisation, nonobstant la Loi sur l'administration financière, de prendre à l'égard du présent crédit pour l'année financière courante, des engagements ne dépassant pas \$75,139,600 et de dépenser les recettes de l'année financière courante—\$65,536,200

M. Skoberg: Je suis toujours un peu confus au sujet des services professionnels au créc

[Texte]

and special services throughout Vote 5. There is quite a number of places in which we see entries in the estimates here for Vote 5 under Marine Services. Could I have a further clarification as to the varying amounts that are indicated at this time?

The Chairman: Mr. Stead, do you have any additional information on this?

Mr. Stead: In general terms, that category is professional and special services and it includes a lot of work done by contract other than the professional services of consultants that were referred to this morning, including things like maintenance, dredging and the operation of our Ville LaSalle hydraulic model in Montreal and things of that sort. I could get you a complete table of it. It means picking the items out of the various votes or parts of votes. In general, however, that is why it is that size: it is not just consulting services.

Mr. Skoberg: I thought it was indicated this morning that it was a transfer.

Mr. Stead: The increase that you picked out was a transfer, yes. However, the category generally includes a lot of contract work, most of it, in fact, in dollars, done by tender for things like dredging and so forth.

Mr. Skoberg: At page 403, Mr. Chairman, "Utilities, Materials and Supplies" is up from \$190,800 to \$346,400. Is there any indication of why this should be?

Mr. Stead: Perhaps we could come back to that. We will find it for you.

Mr. Douglas (Assiniboia): I notice on page 400, in detailing Vote 5 under Marine Services, it says toward the bottom of the paragraph in heavy printing "not to exceed a total amount of \$75,139,600". I notice the total on page 406 is \$65,536,200. Why are there two different figures? I know the one says "not to exceed", but does this mean that you have a attitude of \$10 million to over-spend the budget?

Mr. Hellyer: No, Mr. Douglas. These, I understand, are the gross and net figures. The gross figure includes revenues, and the net figure is the amount needed by way of...

Mr. Douglas (Assiniboia): The revenue will be comparable then to what it is was in 1968-69—\$9,420,700?

[Interprétation]

5, qui se trouve à plusieurs endroits aux services de la Marine. Est-ce que je pourrais avoir d'autres éclaircissements quant aux divers montants indiqués maintenant?

Le président: Monsieur Stead, avez-vous d'autres renseignements?

M. Stead: Il s'agit de services professionnels et spéciaux, ce qui inclut beaucoup de travail à forfait autre que celui des experts-conseil mentionnés ce matin, y compris l'entretien, le dragage, et l'opération de notre modèle hydraulique de Ville LaSalle à Montréal. Je pourrais vous en donner un tableau complet, mais cela voudrait dire sélectionner les diverses parties des divers crédits ou des divers item de crédit. Il ne s'agit pas uniquement de services d'experts-conseil. Mais voilà pourquoi la somme est si élevée.

M. Skoberg: Je croyais qu'on avait indiqué ce matin qu'il s'agissait d'un transfert?

M. Stead: Oui, l'augmentation précise que vous avez mentionnée là, c'était un transfert, Mais la catégorie générale comprend beaucoup de travail à forfait dont la plupart par soumission pour des choses comme le dragage, etc.

M. Skoberg: Et à la page 403, les «Services d'utilité publique, fournitures et approvisionnements» sont passés de \$190,800 jusqu'à \$346,000. Est-il une raison pour cette augmentation?

M. Stead: Nous pourrions peut-être y revenir, nous allons essayer de vous le trouver.

M. Douglas (Assiniboia): A la page 400, les détails du crédit 5 «Services de la Marine», on dit au bas du paragraphe, en noir, que vous avez dépensé une somme ne devant pas excéder \$75,139,600, et à la page 406 je remarque un total de \$65,536,200. Pourquoi y a-t-il deux chiffres différents? Je sais qu'il y est indiqué «ne devant pas excéder», mais est-ce que cela veut dire que vous avez un jeu de 10 millions de dollars pour aller au-delà de votre budget ou quoi?

M. Hellyer: Je crois comprendre qu'il s'agit du chiffre brut et net. Et les chiffres bruts comprennent les revenus, alors que les chiffres nets représentent le montant exigé pour...

M. Douglas (Assiniboia): Alors les revenus se comparent aux chiffres de 1968-1969.

[Text]

Mr. Hellyer: I understand that is correct.

The Chairman: Mr. Trudel.

Mr. Trudel: I have a discrepancy and I would like to get some explanation. It says on page 4 Item 5 of the White Book, "Expenses of the Program" is \$98 million. I am trying to relate this to the \$65 million and I am having some difficulty with it.

Mr. Hellyer: What was your first reference page?

Mr. Trudel: Page 4 of the White Book says: "Item 5, Expenses of the program—\$98 million" not counting the two loans that are involved later on, and on page 406 we have the total of Vote 5 as \$65 million.

Mr. Stead: I think that includes capital. On page 406 we are talking about the operating expenses, whereas the figure you are quoting from the White Book includes the capital. The total net budget of marine services is the figure you have quoted from the White Book, page 4, to which must be added the \$10 million odd or whatever it is for revenue which has been taken into account to get the gross budget.

Mr. Trudel: It would be more than that. It would be \$33 million.

Mr. Stead: Well, 33 and 65 equals 98.

Mr. Trudel: Yes, I know, but you said \$10 million.

Mr. Stead: But on top of that there is the revenue. A question was just asked a moment ago as to the difference between the \$65 million shown as being required to be voted by Parliament and the \$75 million shown in the black print on page 400, which is the limit of our expenditures, and includes revenue. So, if you take the \$65 million to be voted by Parliament for operation, the \$33 million to be voted by Parliament for capital, you get the \$98 million you quoted. But the gross budget—and it is all in operations—is \$10 million more than that because we are authorized to spend our revenue. The authority for that is in the preamble of the vote wording of Vote 5 on page 400 in the Blue Book.

Mr. Stoner: Mr. Chairman, these two books are a little bit confusing but I think the point Mr. Trudel has in mind would be clarified if he looked at page 16 of the White Book. There I think you will see the figure of \$65 million, and then under the capital vote a figure of \$33 million, "Construction and

[Interpretation]

M. Hellyer: Je crois comprendre que c'est exact.

Le président: Monsieur Trudel.

M. Trudel: J'aimerais avoir des explications. On dit: «Dépenses du programme», à la page 4 du Livre blanc, et votre crédit 5 est de 98 millions. J'ai de la difficulté à trouver le lien avec 68 millions.

M. Hellyer: Quelle était votre première référence?

M. Trudel: La page 4 du Livre blanc porte: «Crédit 5. Dépenses au programme—98 millions de dollars», non compris les deux prêts impliqués plus tard. A la page 406, le crédit total est de 65 millions.

M. Stead: Je crois que cela comprend les capitaux. A la page 406, vous parlez des dépenses d'exploitation alors que le chiffre que vous citez dans le Livre blanc comprend le capital. Le budget total net des Services de la Marine était le chiffre que vous avez cité dans le Livre blanc à la page 4 auquel il faut ajouter les 10 millions pour le revenu dont on tient compte pour obtenir le budget général, le budget brut.

M. Trudel: Ce serait plus que cela. Il s'agirait de 33 millions de dollars.

M. Stead: 33 et 65 égalent 98.

M. Trudel: Oui, mais vous avez dit 10 millions.

M. Stead: Oui, mais il y a le revenu aussi. On a demandé tout à l'heure quelle était la différence entre 65 millions comme devant être approuvés par le Parlement et les 75 millions indiqués à la page 400 qui étaient la limite de nos dépenses y compris les revenus. Et alors si vous prenez 65 millions pour l'exploitation devant être approuvés par le Parlement avec les 33 millions devant être approuvés par le capital, vous avez les 98 que vous avez cités. Mais le budget brut d'exploitation est de 10 millions de plus car nous avons cette autorisation. Et l'autorisation se trouve dans le préambule à la page 400 du crédit n° 5.

M. Stoner: Les deux livres sont un peu confus, mais je crois que si vous examinez la page 16 du Livre blanc, vous verrez là, je crois, le chiffre de 65 millions et ensuite un chiffre de 33 millions sous les dépenses en immobilisations. En noir, le total.

[Texte]

Acquisition" in black print—"Total Estimates Items".

The Chairman: Does that answer your question, Mr. Trudel?

Mr. Trudel: Thank you.

Mr. Skoberg: On page 401, Mr. Chairman, "Part-time, Seasonal and Casuals" has gone from \$30,000 to \$131,000. What would account for this increase? Has the policy of that particular department changed in having more casual help? If so, why?

Mr. Stead: Mr. Chairman, this is a little complex. In general the seasonal and casual, I am informed, is the difference in definition of the item. We are now moving into a continuing-in-employment category for the bulk of it and that has increased. That is the figure above the one you quoted. It is up by reason of the transfer into Marine Services from departmental administration of certain personnel functions, which was mentioned in the Minister's statement.

Mr. Skoberg: This is the seasonal one?

Mr. Stead: No, the other one but there is a difference in definition between these two categories between the two years.

The Chairman: Will Vote 5 carry?

Carried.

On Vote 10.

Department of Transport

10 Construction or Acquisition of Buildings, Works, Land, Vessels and Equipment including payments to Provinces or Municipalities as contributions towards construction done by those bodies—\$33,171,500

Mr. McGrath: On Vote 10, Mr. Chairman. Would the Minister tell us what the policy of the Department is regarding new technology? It always strikes me as a little bit odd in this day and age that we would be building conventional type ferry boats which are 25 years out of date and obsolete before they go into service. I am surprised we are not using more air cushion type, or exploring the use of air cushion type, vehicles or vessels on our roads, for example, in P.E.I. and New Brunswick.

Mr. Hellyer: We did examine the possible use of air cushion vehicles on the Borden to

[Interprétation]

Le président: Est-ce que cela répond à votre question, monsieur Trudel?

M. Trudel: Très bien.

M. Skoberg: Et maintenant, les crédits aux employés «à temps partiel, saisonniers et occasionnels» sont passés de \$30,000 à \$131,000. Quelle serait la raison de l'augmentation? Y a-t-il eu un changement de politique pour utiliser plus d'employés occasionnels, et dans le cas de l'affirmative, pourquoi?

M. Stead: Monsieur le président, c'est un peu compliqué. Mais en général, vous avez des employés à temps partiel saisonniers et occasionnels et il y a une différence de définition. Et la plupart maintenant se trouvent à faire partie de l'effectif constant qui a été augmenté. Le chiffre dont vous venez de faire mention est élevé en raison du transfert de certaines fonctions du personnel (mentionnées dans la déclaration du ministre) aux Services de marine à partir de l'administration du ministère.

M. Skoberg: Il s'agit du transfert des emplois saisonniers?

M. Stead: Non, mais il y a une différence entre les définitions entre les deux catégories, entre les deux années.

Le président: Le crédit 5 est-il adopté?

Adopté.

Au crédit 10:

Construction ou acquisition de bâtiments, ouvrages, terrains, navires et matériel, y compris versements aux provinces ou aux municipalités à titre de contributions pour des travaux de construction qu'elles ont exécutés—\$33,171,500

M. McGrath: Le ministre pourrait-il nous dire quelle est la politique du ministère à l'égard de la nouvelle technologie. Je trouve un peu curieux de nos jours que nous construisions des traversiers périmés de 25 ans et désuets avant leur mise en service. Je me demande pourquoi nous ne nous servons pas de véhicules sur coussin d'air, ou pourquoi tout au moins nous n'envisageons pas cette possibilité, entre l'Île-du-Prince-Édouard et le Nouveau-Brunswick.

M. Hellyer: Nous avons examiné la possibilité de nous servir d'aéroglosses, de Borden

[Text]

Cape Tormentine run, Mr. McGrath and, as a matter of fact, we spent quite a bit of effort in investigating the possibility of acquiring—I do not know whether you call it a ship or a boat—a machine to test this coming year. After thorough investigation it was found that the existing air cushion vehicles would not be able to compete in service and in cost with the traditional ferries, modified to take into account whatever experience we have had with them.

Mr. McGrath: How is it that they can use them effectively in Europe? I understand they are using them in Europe and in Hong Kong, I believe, very effectively and very efficiently. Has that been examined?

Mr. Hellyer: I am sure it was. I think it depends on the kind of load being carried and the trade-off of speed and so on, but one of the problems in this crossing is the weather, and you have some extreme weather conditions. Another problem was the design of the largest ship available which was not designed to North American requirements, and when all of the factors were added together it was found that it would not be advisable to embark on this experiment at this time.

Mr. McGrath: Thank you.

The Chairman: Mr. Skoberg?

Mr. Skoberg: Just a short question, Mr. Chairman, for clarification. What is indicated—and I am not on a professional services, kick by the way—by “Professional Services for ships to meet future requirements, \$300,000? I presume this is allocated each year for that particular fund; is that correct? It is on page 408.

Mr. Hellyer: Mr. Stead, could you answer this question for us?

Mr. Stead: Yes; I am sorry, I was trying to find the item.

Mr. Skoberg: The item, sir, is “Professional Services for ships to meet future requirements”, \$300,000, on page 408.

Mr. Stead: That \$300,000 is our design fund, so to speak. It has been standard throughout recent years for future planning of future ships.

Mr. Skoberg: What do you have in that fund at the present time?

Mr. Stead: It is the same figure as last year, \$300,000.

Mr. Skoberg: You do not put this in each year if you do not use it, do you?

[Interpretation]

à Cape Tormantine. Et de fait, nous avons envisagé la possibilité d'acquérir un véhicule de ce genre pour l'essayer cette année. Après une étude approfondie, on a constaté que les véhicules sur coussin d'air n'étaient pas en mesure de rivaliser avec les traversiers classiques, tels que nous les avons adaptés, ni du point de vue du service, ni du point de vue du coût.

M. McGrath: Et comment se fait-il qu'en Europe ils soient rentables? On s'en sert en Europe, et, je crois, à Hong-Kong, et l'entreprise est rentable. S'est-on renseigné là-dessus?

M. Hellyer: J'en suis sûr. Cela dépend de la charge à transporter, de la vitesse, etc., mais l'une des principales difficultés dans le cas du panage qui nous intéresse est constituée par les conditions atmosphériques déplorables. Un autre problème est que le plus grand de ces véhicules n'a pas été conçu pour l'Amérique du Nord, ce qui fait que tout lien considéré, il n'est pas souhaitable de s'engager tout de suite dans une telle expérience.

M. McGrath: Je vous remercie.

Le président: Monsieur Skoberg?

M. Skoberg: Je voudrais un éclaircissement, monsieur le président. Qu'entendez-vous par services professionnels et spécifications futures pour les navires? Je suppose que les \$300,000 sont assignés chaque année à ce même fonds; est-ce exact? Page 408.

M. Hellyer: Est-ce que vous pourriez répondre à cette question, monsieur Stead?

M. Stead: Oui; excusez-moi, je cherche l'article.

M. Skoberg: Il s'agit de l'article «Services professionnels et spécifications futures pour les navires, \$300,000», à la page 408.

M. Stead: Ces 300 mille dollars sont consacrés à l'esthétique industrielle, pour ainsi dire. On consacre cette somme à la conception des futur navires.

M. Skoberg: Quelle est la somme cette année?

M. Stead: La même que l'année dernière, 300,000 dollars.

M. Skoberg: Mais vous ne recevez pas la même somme chaque année si vous n'en avez pas besoin?

[Texte]

Mr. Stead: I could not just say offhand whether all of it was expended last year, but naval architects' fees essentially are what is in here. Any research and studies commissioned outside the Department with a view, for example, to making use of new technologies which come out of that allowance. It is a round figure because it cannot always be foreseen with any accuracy.

The Chairman: Mr. Douglas?

Mr. Douglas (Assiniboia): Just below that item on the same page there is an item, Helicopter Procurement, \$500,000, up from \$50,000 the previous year. Below that again there is \$50,000 for Hovercraft Procurement where there was nothing the previous year. What is the purpose of these vehicles when you procure them? What are they going to be used for?

Mr. Stead: Mr. Chairman, the helicopter item is connected with a question that was asked this morning and earlier at the beginning of this afternoon's session. We distributed the list of helicopters that are held for Marine Services purposes in the Department.

• 1725

At the time this was made up it was intended to buy some helicopters. You will find a footnote on that piece of paper above New Acquisitions. We have actually already acquired these and the reason that the program was altered from this is that in any capital program of this sort you have slippages. You have problems with delays, and ships being built, and this sort of thing, and when this becomes apparent we reach into the next year and do something that is in the program and is of high priority by way of purchase so that the moneys in the second year of the two are available to pay the cost to places like shipyards where slippages have occurred and your payments have fallen in the wrong year. In other words, you move the items back and forth, so those helicopters were, in fact, covered by the items on the piece of paper that I distributed earlier.

As far as the hovercraft is concerned, I would imagine that is a tidying-up item. We bought the first hovercraft owned by any government outside of the British army for use in search and rescue and aids to navigation. It has been going through trials and training and the working up and developing of rescue techniques on the west coast since it was delivered last summer. It was actually delivered legally to us the year before. That is why there is a blank in the old year column because it was paid for the year

[Interprétation]

M. Stead: Je ne saurais vous dire si on a tout dépensé les fonds; il s'agit essentiellement des honoraires d'architecte. Cette somme sert également à défrayer les recherches et les études qu'on fait faire à l'extérieur du ministère en vue d'employer de nouvelles techniques. C'est un chiffre rond car il est difficile de faire des prévisions exactes.

Le président: Monsieur Douglas?

M. Douglas (Assiniboia): Au-dessous de cet article, sur la même page, vous avez: Acquisition d'hélicoptères: \$500,000, ce qui représente une augmentation de \$50,000 par rapport à l'année précédente et tout de suite après: Acquisition d'aéroglosses: \$50,000, alors qu'il n'y en avait pas l'année précédente. A quoi servent ces véhicules lorsque vous les avez?

M. Stead: L'article concernant les hélicoptères a trait à une question qui a été posée ce matin et au début de la séance de cet après-midi. Nous avons distribué une liste des hélicoptères que nous utilisons dans les services de marine du ministère.

Quand nous avons dressé cette liste, nous avions l'intention d'acheter des hélicoptères; vous trouverez justement une note à cet effet, sous la rubrique «nouvelles acquisitions». Nous les avons maintenant, et si nous avons changé le programme, c'est qu'il y a toujours des décalages dans les programmes de ce genre. Il y a parfois des retards dans la construction des navires et dans la livraison des navires. Lorsque c'est le cas, nous passons à l'année suivante, et nous tenons compte des priorités, de façon à disposer d'une deuxième année pour payer les chantiers maritimes lorsqu'il y a eu des retards et que les paiements ont été prévus pour une autre année. Autrement dit, l'ont fait en sorte que l'achat des hélicoptères soit couvert par les articles qui figuraient sur la feuille que j'ai distribuée tout à l'heure.

En ce qui concerne les aéroglosses, j'ai l'impression qu'il s'agit du dernier paiement d'un véhicule que nous avions acheté. Le premier aéroglosses qui appartienne à un gouvernement, mise à part l'Armée britannique, sert aux recherches et aux sauvetages dans la navigation. Nous l'avons expérimenté, et nous avons mis au point des techniques de sauvetage sur la côte du Pacifique depuis l'été dernier. En fait, il nous avait été livré officiellement l'année précédente. C'est la raison pour laquelle vous avez un blanc: il a été

[Text]

before. This one was just completed and it is now in service and carrying out rescue operations.

We are also intending to watch how it operates for operational reasons, to see whether this is a good vehicle for some of our jobs in other parts of the country, and also to gain experience in regulating hovercraft operated by commercial people.

The Chairman: Mr. Portelance?

Mr. Portelance: Mr. Chairman, Vote 10 at page 409 and Vote 10 in the White Book on page 26 are different amounts. Is that the one we should be looking at, the White Book on page 26? It is \$54,479,000.

The Chairman: This White Book is only an experiment. It has more detail.

An hon. Member: It is more confusing.

Mr. Trudel: I have a supplementary question, Mr. Chairman.

The Chairman: Just a minute, Mr. Trudel. Mr. Stead?

Mr. Stead: I think the question relates to the Railways vote, does it not, not Marine Services? I am sorry I cannot answer on behalf of the Railways. I thought we were on Item 10; are we?

Mr. Portelance: Yes, on Item 10. Should not Vote 10 in Blue Book match Item 10 in the White Book? The answer might be that there are two votes involved.

Mr. Stead: Mr. Chairman, we are perhaps as confused by the new Treasury Board booklet as the members are. I think page 24 and the preceding page 23 give you the details of construction projects which is added up on page 16 where you see the item \$33,171 in the second set of columns headed, Construction and Acquisition, and the detail at the back is detailed by area. I see it is also added up on page 24 in the black print, \$33,171, which is the amount of our capital vote proposal for the current year.

The Chairman: Does that answer your question, Mr. Portelance?

Mr. Portelance: Thank you.

Votes 10, 15 and 20 inclusive agreed to

The Chairman: I will now call Vote 25.

25. Grants as detailed in the Estimates and contributions in accordance with the

[Interpretation]

payé l'année précédente. Celui-ci vient d'être mis au point, et il effectue à l'heure actuelle des opérations de sauvetage.

Nous avons également l'intention d'étudier ses possibilités d'utilisation pratique, et de voir s'il conviendrait à certaines opérations que nous devons effectuer dans d'autres régions, tout en acquérant une certaine expérience en vue de la réglementation commerciale des aéroglisseurs.

Le président: Monsieur Portelance?

M. Portelance: Le crédit 10 du Livre blanc, à la page 409 et celui de la page 26, sont différents. Faut-il prendre celui de la page 26? La somme est de \$54,479,000.

Le président: Ce Livre blanc n'est qu'un essai. Tous les détails s'y trouvent.

Une voix: Il est plus confus.

M. Trudel: J'ai une question supplémentaire, monsieur le président.

Le président: Un instant, monsieur Trudel. Monsieur Stead?

M. Stead: La question a trait aux chemins de fer, non aux services maritimes. Je ne puis répondre au sujet des chemins de fer. Il s'agit bien de l'article 10?

M. Portelance: Oui. Le crédit 10 du Livre bleu ne devrait-il pas correspondre à l'article 10 du Livre blanc?

Il y a peut-être deux crédits qui n'ont pas été évalués.

M. Stead: Nous sommes probablement aussi embrouillés que vous par la brochure du Conseil du Trésor. Je crois que les pages 23 et 24 vous donnent les détails des projets de construction, que l'on a réunis à la page 16, où figure le chiffre de \$33,171, dans la deuxième série de colonnes, «Construction et acquisition». Au verso, on donne les détails par région. Je vois qu'ils figurent également à la page 24, en noir; la somme de \$33,171 représente le montant du crédit proposé pour l'année.

Le président: Est-ce que cela répond à votre question?

M. Portelance: Merci.

Les crédits 10, 15 et 20 sont adoptés.

Le président: Passons au crédit 25.

25 Subventions selon le détail des affectations et contributions selon les condi-

[Texte]

terms and conditions specified in the sub-vote titles listed in the details on the Estimates—\$21,171,000

Mr. Skoberg: Mr. Chairman, I am wondering about the grants, \$200,000 for 1968-69 in aid of transportation research to universities and such other organizations. Is there an indication of where that is going?

Mr. Hewson: Mr. Chairman, the item of urban transportation research is a new program that the Minister announced last fall with the setting up of a division to deal with urban transportation. The sum is to carry out specific research studies and to develop a program for the federal government in urban transportation.

I could give further details if you wish, but that is the general outline, sir.

Mr. Skoberg: Are the \$200,000 and the \$500,000 for the same purpose? One is for grants in aid of urban transportation research and the other one is for universities. This was...

Mr. Hewson: They are separate items, Mr. Chairman.

Mr. Hellyer: I think you have the two figures confused. The \$125,000, the one we were talking about a few minutes ago, in general, is for grants in aid to universities, and the \$500,000 is for the urban transportation research unit.

Mr. Douglas (Assiniboia): As I read it, Mr. Chairman, the \$200,000 is what we spent last year on grants in aid of transportation research at universities.

Mr. Hellyer: That is correct.

Mr. Skoberg: And will the \$500,000 be allocated this year for the...

Mr. Hellyer: It is in a different category; it is in a new category.

Mr. Skoberg: Then the \$500,000 is going directly where?

Mr. Hellyer: To support research on urban transportation. The detailed program will be worked out by the unit.

Mr. Skoberg: It is not allocated as yet?

Mr. Hellyer: I do not think they have the program completely finalized.

Mr. Hewson: The program has not yet been approved by the Minister.

[Interprétation]

tions et modalités prescrites aux sous-crédits énumérés au détail des affectations—\$21,171,000

M. Skoberg: Je me demande où vont les \$200,000 votés pour 1968-1969 et consacrés à la recherche sur les transports dans les universités?

M. Hewson: Monsieur le président, la rubrique des recherches sur le transport urbain concerne un nouveau programme annoncé par le ministre l'automne dernier avec la création d'une division pour les transports urbains. La somme doit servir à des travaux de recherches spéciaux et à l'élaboration d'un programme fédéral portant sur les transports urbains.

Je pourrais vous donner d'autres détails si vous le voulez; je viens seulement de donner un aperçu.

M. Skoberg: Les \$200,000 et les \$500,000 serviront-ils aux même fins? Le premier montant est une subvention aux recherches sur les transports urbains et l'autre doit aller aux universités.

M. Hewson: Il s'agit de deux rubriques différentes.

M. Hellyer: Je crois que vous confondez. Les \$125,000 dont nous parlions tout à l'heure sont, en général, destinés aux subventions aux universités et les \$500,000 vont à la recherche sur les transports urbains.

M. Douglas (Assiniboia): Si j'ai bien lu, monsieur le président, les \$200,000 ont été dépensés l'an dernier pour les recherches sur les transports effectuées dans les universités.

M. Hellyer: Exact.

M. Skoberg: Et alors cette année il y aura \$500,000...

M. Hellyer: Il s'agit d'une autre catégorie, une nouvelle catégorie.

M. Skoberg: Ainsi, à qui iront les \$500,000?

M. Hellyer: A la recherche sur les transports urbains. Le programme détaillé sera établi par l'unité en cause.

M. Skoberg: Les montants n'ont pas encore été répartis?

M. Hellyer: Le programme n'a pas encore été définitivement établi.

M. Hewson: Il n'a pas encore été approuvé par le ministre de toute façon.

[Text]

The Chairman: Mr. Mahoney?

Mr. Mahoney: Will this \$500,000 fund be administered in co-operation with the CTC, or will it be administered directly by the Department?

Mr. Hellyer: It will be administered by us, but in all these things there is a very close liaison between the two groups because they have a very close interest in urban transportation, too. It is almost impossible for one of the research units to operate in isolation from the other, certainly as they are presently constituted. Therefore, unless and until there is a very clear distinction in their responsibilities they have to work together like partners.

Vote 25 agreed to.

On Vote 30

Air Services

30 Administration, Operation and Maintenance including the administration of the Aeronautics Act and Regulations issued thereunder and authority, notwithstanding the Financial Administration Act, to make commitments for the current fiscal year for this Vote not to exceed a total amount of \$138,124,000 and to spend revenue received during the current fiscal year—\$104,881,000

Mr. Skoberg: I notice in quite a few areas that the rentals are up considerably throughout this entire Vote 30 and in some of the other votes. In Vote 30, on page 415, rentals are up from \$1,400 to \$18,000; and as you go through it there are other areas where rentals are up from \$60,000 to \$93,700; and there is one item, in fact, on page 416 under Vote 30 where rentals are \$19,100 and there was nothing last year. What is the reason for this change?

Mr. Hellyer: We do not seem to have detail on that, although we can get it for you.

I think part of the trouble is the change in the system. I must admit there is some confusion because you are not comparing likes, in many cases. You are comparing an old system with a new one, and that is rather difficult, unless you have the exact details; and not just the changes in expenditures but the changes in accounting, as well.

The Chairman: Mr. Douglas?

Mr. Douglas (Assiniboia): Under Continuing Employment, near the top of that page, the

[Interpretation]

Le président: Monsieur Mahoney?

M. Mahoney: Ces \$500,000 seront-ils alloués en liaison avec la Commission canadienne des transports ou directement par le Ministère?

M. Hellyer: Directement par nous. Cependant, il y a une liaison très étroite entre les deux parties de cette chose, car leurs objectifs sont les mêmes en ce qui concerne les transports urbains. Il est presque impossible qu'une unité de recherche travaille séparément des autres, surtout avec la structure actuelle. Aussi, à moins que l'on ne délimite avec beaucoup de précision les responsabilités de chacune, elles doivent nécessairement travailler de concert.

Le crédit 25 est adopté.

Au crédit 30,

Services de l'Air

Administration, fonctionnement et entretien, y compris l'exécution de la Loi et du Règlement sur l'aéronautique, et autorisation, nonobstant la Loi sur l'administration financière, de prendre, pour l'année financière courante à l'égard du présent crédit, des engagements ne dépassant pas \$138,124,000 et de dépenser les recettes de l'année financière courante—\$104,881,000.

M. Skoberg: Je constate que dans de nombreux domaines, les loyers ont considérablement augmenté au crédit 30, comme à d'autres. A la page 415, les loyers sont passés de \$1,400 à \$18,000; ailleurs ils ont augmenté de \$60,000 à \$93,700. On voit même une rubrique, à la page 416, au crédit 30, où les loyers sont de \$19,000, alors qu'il n'y avait rien l'année dernière. Pourquoi ces hausses?

M. Hellyer: Nous ne semblons pas avoir de détails sur ce point, mais nous pouvons vous les procurer.

Je crois qu'en partie, il s'agit du changement de système. Je dois admettre qu'il y a une certaine confusion car vous ne comparez pas deux choses pareilles, dans plusieurs cas. Vous comparez un ancien système avec un nouveau. Cela est très difficile à faire à moins d'avoir tous les détails non seulement les changements dans les dépenses, mais aussi les changements de comptabilité.

Le président: Monsieur Douglas?

M. Douglas (Assiniboia): Sous la rubrique «Effectif constant», au haut de la page 415,

[Texte]

total expenditure this year is expected to be up about 50 per cent over what it was last year—\$5,064,500 compared with \$3,354,900. What is the explanation of that? I note that the man-years strength is up only about 3 per cent under Air Services Administration. It is really the top figure on page 415?

● 1735

Mr. Hellyer: Yes; I think this is one of these transfers I was talking about.

Mr. Scott: The reason for that change is the way the Treasury Board is now classifying this. Although it does not show in the man-years it does show in the amount of money.

Mr. Hellyer: The change in the allocation within the Department between the amount allocated to our services and to other expenses.

Mr. Douglas (Assiniboia): Would some of it not be accounted for by the increased salary levels?

Mr. Hellyer: Yes, some of it would; but not all.

Votes 30, 35 and 40 agreed to.

Votes L150, L155 and L160 agreed to.

On Item L165:

Transport

General

L165 Loans in the current and subsequent fiscal years for capital expenditures at Montreal and Toronto International Airports and such other airports as the Treasury Board may approve subject to such terms and conditions as the Treasury Board may prescribe—\$15,094,000

Appropriation not required for 1969-70

Mr. Mahoney: To whom are these loans in Vote L165 made?

Mr. Hellyer: They are made to the Minister of Transport.

Mr. Mahoney: What provision do you have for repaying?

Mr. Hellyer: Every time you get an aeroplane and pay your fees for landing, and so on, we get money with which we hope to repay the loan. So please travel often!

[Interprétation]

les dépenses totales doivent atteindre cette année \$5,064,500, soit quelque 50 p. 100, de plus que les \$3,354,900 de l'année précédente. Pourquoi une telle augmentation? Je vois que le chiffre total d'hommes-années n'a augmenté que de 3 p. 100 environ. C'est le premier chiffre de la page 415, juste au-dessous d'«Administration des Services de l'Air».

M. Hellyer: Oui, je crois que c'est l'un des transferts dont je parlais.

M. Scott: La raison du changement réside dans la méthode de classification adoptée par le Conseil du Trésor. Bien que le changement ne se reflète pas sur le chiffre d'hommes-années, il est très net dans les montants.

M. Hellyer: Ce changement est inférieur. Il concerne la distribution des sommes entre les différents services et les autres dépenses.

M. Douglas (Assiniboia): Est-ce qu'une partie de l'augmentation n'est pas due à la hausse des salaires?

M. Hellyer: Oui, en partie seulement.

Les crédits 30, 35 et 40 sont adoptés.

Les crédits L150, L155 et L160 sont adoptés.

Au crédit L165:

Transports

Généralités

L165 Prêts au cours de la présente année financière et des années subséquentes pour des dépenses d'immobilisations aux aéroports internationaux de Montréal et de Toronto et à tous autres aéroports que peut désigner le Conseil du Trésor, sous réserve des modalités et conditions que le Conseil du Trésor peut prévoir—\$15,094,000

— Crédits non requis en 1969-1970.

M. Mahoney: Au crédit L165, à qui ces prêts sont-ils faits?

M. Hellyer: Ils sont faits au ministère des Transports.

M. Mahoney: Quelles sont les modalités de remboursement?

M. Hellyer: Chaque fois que vous prenez l'avion et payez des droits d'atterrissage et autres, nous obtenons de l'argent avec lequel nous espérons rembourser le prêt. Aussi, je vous en prie, voyagez souvent!

[Text]

Mr. Mahoney: We would, if we had an airline!

Vote L165 agreed to.

The Chairman: This completes the estimates of the Department of Transport.

I would like to have a motion to report this to the House.

Mr. Breau: I so move.

Mr. McGrath: I will second that. Before the question is put, may I suggest to Mr. Hellyer that he take up with his colleagues the efficiency and dispatch with which this Committee has handled his estimates.

And perhaps he could commend to his colleagues in Cabinet our Fifth Report which is now before the House.

Mr. Rock: Mr. Chairman, I wanted to ask something of the Minister but it does not come under any of the particular items.

The Chairman: Excuse me, Mr. Rock, but you could ask this question outside the Committee.

Mr. Rock: No, no. Mr. Chairman. I just wanted to know whether or not their Department participated in the study of the causeway to Prince Edward Island.

The Chairman: You are out of order, Mr. Rock

Mr. Rock: I am not out of order.

The Chairman: Your question is not on the estimates, Mr. Rock. You could speak to the Minister after. I do not want to reopen the debate on that.

Mr. Rock: I could have asked the question before but I waited until the end of the meeting. I do not think it is fair at all on your part.

Mr. Hellyer: We were involved, Mr. Rock.

Mr. Rock: That is all I wanted to know. Thank you very much.

Mr. Hellyer: Mr. Chairman, perhaps before you adjourn you would permit me to thank the members of the Committee for their co-operation. It was a very good exercise and we appreciate the gentility with which you posed your questions and were patient with us.

I am adjourning to my room now and if there are any other questions I think perhaps we should arrange to get together some time informally in the not too distant future when

[Interpretation]

M. Mahoney: Je le ferais bien, si nous avions une ligne aérienne!

Le crédit L165 est adopté.

Le président: Ceci termine l'étude du budget des dépenses du ministère des Transports.

Maintenant, il nous faut une motion à présenter à la Chambre.

M. Breau: Je propose cette motion.

M. McGrath: Je l'appuie. Avant de passer au vote, puis-je proposer à M. Hellyer de parler à ses collègues de l'efficacité et de la célérité dont le Comité a fait preuve dans l'étude du budget?

Peut-être pourra-t-il aussi recommander à ses collègues du Cabinet notre 5^e rapport dont la Chambre est saisie.

M. Rock: Monsieur le président, je voulais poser une question au ministre, mais cela est étranger aux sujets à l'étude.

Le président: Excusez-moi, monsieur Rock, mais vous pourriez poser votre question à l'extérieur du Comité.

M. Rock: Non, monsieur le président. Je voudrais simplement savoir si son ministère a participé ou non à l'étude faite sur la chausée de l'Île-du-Prince-Édouard.

Le président: Votre question est irrecevable, monsieur Rock.

M. Rock: Je ne crois pas.

Le président: Elle ne relève pas des prévisions budgétaires. Vous pourrez en parler au ministre après la séance. Je ne veux pas reprendre le débat là-dessus.

M. Rock: J'aurais pu poser ma question avant, mais j'ai attendu la fin de la séance. Je ne crois pas que ce soit juste de votre part.

M. Hellyer: Nous y avons participé, monsieur Rock.

M. Rock: C'est tout ce que je voulais savoir. Merci beaucoup.

M. Hellyer: Monsieur le président, avant de lever la séance, permettez-moi de remercier les membres du Comité de leur collaboration. Ce fut un excellent exercice, et nous avons beaucoup apprécié votre façon de poser des questions, et votre patience.

Je me retire dans mon bureau maintenant, et s'il y a d'autres questions que vous aimeriez me poser, peut-être pourrions-nous nous rencontrer officieusement d'ici peu, car je me

[Texte]

I would be glad to elaborate on any of the things that are still in your minds.

The Chairman: Mr. Skoberg and Mr. McGrath, I think the steering committee should meet on Thursday to decide our agenda for the estimates to come. Would you be free on Thursday?

Mr. McGrath: Well, Mr. Chairman, I was going to ask for some guidance from the Chair and the Committee regarding my point of order and the recommendations that are now before the House in our Fifth Report.

It is a matter of great concern to me, as I know it is to other members of the Committee, because it places us in a rather anomalous position. Until we have some indication from the government House Leader when he intends to dispose of the Fifth Report and clear up this matter of jurisdiction regarding our recommendation vis-à-vis real passenger service, I fail to see how we can hold any further meetings and consider our final recommendations regarding our reference to study the transportation problems of the Atlantic Provinces.

Mr. Hellyer: Could I merely urge you to continue with your consideration of the Atlantic Provinces evicence and make your wisdom available to us?

Mr. McGrath: We already did that, Mr. Chairman, and the government decided not to accept our wisdom.

Mr. Hellyer: Well, could I just put in a word on behalf of finishing the job, because we are interested in knowing the views of the Committee. My Department would like to have those views as soon as possible because we are in the process of looking at the longer range program and we would like to have the benefit of the Committee's considerations at the earliest possible date.

Mr. McGrath: Do you feel, Mr. Minister, that this Committee is competent to study the question of rail passenger service?

Mr. Hellyer: I think it was a most competent Committee.

[Interprétation]

ferai un plaisir d'élaborer sur certaines de ces questions.

Le président: Messieurs Skoberg et McGrath, je pense que le comité directeur se réunira jeudi pour fixer notre ordre du jour pour les autres prévisions. Serez-vous libres jeudi?

M. McGrath: Monsieur le président, j'allais demander ce qu'il en est de mon rappel au Règlement et des recommandations de notre cinquième rapport, dont la Chambre est actuellement saisie.

C'est une question qui me préoccupe beaucoup, et je sais qu'il en est de même pour les autres membres du Comité, parce que nous nous trouvons dans une situation un peu inusitée. Jusqu'à ce que le leader du gouvernement en Chambre nous indique quand il a l'intention d'étudier le cinquième rapport, et de régler cette question de compétence, pour ce qui est de notre recommandation concernant le service-voyageurs, je ne vois pas comment nous pouvons tenir d'autres séances, et étudier nos dernières recommandations pour ce qui est de notre mandat d'étudier le problème des transports des provinces de l'Atlantique.

M. Hellyer: Peut-on vous demander alors d'étudier toujours ces témoignages des provinces de l'Atlantique, et de mettre toute votre sagesse à notre disposition?

M. McGrath: Nous l'avons déjà fait, monsieur le président, mais le gouvernement a décidé de refuser le secours de notre sagesse.

M. Hellyer: Permettez-moi de dire un dernier mot, car nous sommes intéressés à connaître les vues du Comité. Mon ministère aimerait bien connaître ces vues le plus tôt possible, car nous sommes en train d'étudier un programme à long terme, et nous aimerions profiter de votre expérience le plus tôt possible.

M. McGrath: Croyez-vous, monsieur le ministre, que notre Comité a la compétence voulue pour étudier la question du service-voyageurs?

M. Hellyer: Je crois que votre Comité est des plus compétents.

OFFICIAL BILINGUAL ISSUE

FASCICULE BILINGUE OFFICIEL

HOUSE OF COMMONS

CHAMBRE DES COMMUNES

First Session

Première session de la

Twenty-eighth Parliament, 1968-69

vingt-huitième législature, 1968-1969

STANDING COMMITTEE

COMITÉ PERMANENT

ON

DES

**TRANSPORT
AND COMMUNICATIONS**

**TRANSPORTS
ET DES COMMUNICATIONS**

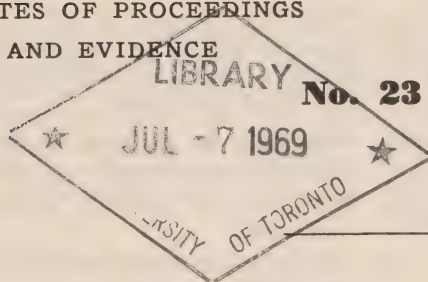
Chairman

H.-Pit Lessard

Président

MINUTES OF PROCEEDINGS
AND EVIDENCE

PROCÈS-VERBAUX
ET TÉMOIGNAGES



MAY 6, 1969

LE 6 MAI 1969

Respecting

Concernant

Annual Reports of the Canadian National
Railways for the years 1967-1968.
Estimates of the Canadian National Rail-
ways for the year ending March 31, 1969.

Rapports annuels des Chemins de fer Na-
tionaux du Canada pour les années 1967-
1968
Budget des Chemins de fer Nationaux du
Canada pour l'année se terminant le
31 mars 1969.

WITNESSES—TÉMOINS

(See Minutes of Proceedings)

(Voir Procès-verbaux)

STANDING COMMITTEE ON
TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

COMITÉ PERMANENT DES
TRANSPORTS ET DES
COMMUNICATIONS

Chairman
Vice-Chairman
and Messrs.

M. H.-Pit Lessard

Président
Vice-président
et MM.

Allmand,
⁷ Benjamin,
Breau,
⁸ Émard,
Givens,
Godin,
⁵ Horner,

⁶ Howe,
Marshall,
McGrath,
Nesbitt,
¹ Perrault,
Portelance,
Rock,

⁹ Roy (*Timmins*),
Skoberg,
Thomas (*Moncton*),
Trudel,
² Turner (*London East*)—
(20)

Le secrétaire du Comité,
Robert Normand,
Clerk of the Committee.

Pursuant to Standing Order 65 (4) (b) notice was given of changes in the membership of the Standing Committee on Transport and Communications.

Suivant l'article 65 (4) b) du Règlement, avis fut donné de modifications dans la composition du Comité des transports et des communications.

¹ Replaced Mr. Mahoney, on May 2, 1969.

¹ Remplace M. Mahoney, le 2 mai 1969.

² Replaced Mr. Corbin, on May 2, 1969.

² Remplace M. Corbin, le 2 mai 1969.

³ Replaced Mr. Douglas (*Assiniboia*), on May 2, 1969.

³ Remplace M. Douglas (*Assiniboia*), le 2 mai 1969.

⁴ Mr. Gillespie replaced Mr. Pringle, on May 2, 1969.

⁴ M. Gillespie remplace M. Pringle, le 2 mai 1969.

⁵ Replaced Mr. McCleave, on May 5, 1969.

⁵ Remplace M. McCleave, le 5 mai 1969.

⁶ Replaced Mr. Code, on May 5, 1969.

⁶ Remplace M. Code, le 5 mai 1969.

⁷ Replaced Mr. Schreyer, on May 6, 1969.

⁷ Remplace M. Schreyer, le 6 mai 1969.

⁸ Mr. Clermont replaced Mr. Gillespie, on May 6, 1969.

⁸ M. Clermont remplace M. Gillespie, le 6 mai 1969.

⁹ Replaced Mr. Clermont, on May 6, 1969.

⁹ Remplace M. Clermont le 6 mai 1969.

ORDERS OF REFERENCE

HOUSE OF COMMONS

TUESDAY, April 15, 1969.

Ordered,—That the Annual Reports for 1967 of the Canadian National Railways and of the Canadian National Railways Securities Trust and the Auditors' Report to Parliament on the accounts of the Canadian National Railways System for 1967, all tabled on September 16, 1968; and that the Annual Report for 1967 of Air Canada and the Report to Parliament of the Auditors on the accounts of Air Canada for 1967, tabled March 14, 1968, be referred to the Standing Committee on Transport and Communications.

WEDNESDAY, April 30, 1969.

Ordered,—That the Annual Report of the Canadian National Railways for the year ended December 31, 1968, and the Annual Report of the Canadian National Railways Securities Trust for the year ended December 31, 1968, both tabled on April 24, 1969, be referred to the Standing Committee on Transport and Communications.

WEDNESDAY, May 7, 1969.

Ordered,—That the Report to Parliament of the Auditors on the Accounts of the Canadian National Railway System for the year ended December 31, 1968, tabled on April 30, 1969 and the Report of Air Canada for the year ended December 31, 1968, and the Report to Parliament of the Auditors on the Accounts of Air Canada for the year ended December 31, 1968, both tabled on April 1, 1969, be referred to the Standing Committee on Transport and Communications.

ATTEST:

Le Greffier de la Chambre des communes

ALISTAIR FRASER

The Clerk of the House of Commons

ORDRES DE RENVOI

CHAMBRE DES COMMUNES

Le MARDI 15 avril 1969

Il est ordonné,—Que les rapports annuels de 1967 des Chemins de fer Nationaux du Canada et du Trust des titres des Chemins de fer Nationaux du Canada, de même que le rapport des vérificateurs du Parlement concernant les comptes du réseau des Chemins de fer Nationaux pour 1967, déposés à la Chambre le 16 septembre 1968, et le rapport annuel d'Air Canada pour 1967 et le rapport des vérificateurs du Parlement concernant les comptes d'Air Canada pour 1967, déposés à la Chambre le 14 mars 1968, soient déferés au comité permanent des transports et des communications.

Le MERCREDI 30 avril 1969

Il est ordonné,—Que le rapport annuel des Chemins de fer nationaux du Canada pour l'année 1968, de même que le rapport annuel du Trust des titres des Chemins de fer nationaux du Canada pour l'année 1968, déposés à la Chambre le 24 avril 1969, soient déferés au comité permanent des transports et des communications.

Le MERCREDI 7 mai 1969

Il est ordonné,—Que le rapport des vérificateurs du Parlement concernant les comptes du réseau des Chemins de fer Nationaux pour l'année terminée le 31 décembre 1968, déposé à la Chambre le 30 avril 1969, et le rapport d'Air Canada pour l'année terminée le 31 décembre 1968 et le rapport des vérificateurs du Parlement concernant les comptes d'Air Canada pour l'année terminée le 31 décembre 1968, déposés à la Chambre le 1^{er} avril 1969, soient déferés au comité permanent des transports et des communications.

ATTESTÉ:

[Text]

MINUTES OF PROCEEDINGS

TUESDAY, May 6, 1969
(39)

The Standing Committee on Transport and Communications met this day at 9:30 a.m. The Chairman, Mr. H.-Pit Lessard, presided.

Members present: Messrs. Allmand, Benjamin, Breau, Émard, Gillespie, Givens, Godin, Horner, Howe, Lessard (*La Salle*), Marshall, McGrath, Nesbitt, Portelance, Rock, Skoberg, Thomas (*Moncton*), Trudel, Turner (*London East*)—(19).

Also present: Messrs. Douglas (*Assiniboia*) and McKenley.

Appearing: The Honourable Don Jamieson, Minister of Transport.

Witnesses: From the Canadian National Railways: Mr. N. J. MacMillan, Q.C., LL.D., Chairman; Mr. W. C. Bowra, System Vice-President; Mr. R. T. Vaughan, Vice-President and Secretary; Mr. Wm. R. Corner, Vice-President and Comptroller.

The Chairman introduced the newly appointed Minister of Transport, the Honourable Don Jamieson, who made a statement and then proceeded to pay tribute to late Mr. Donald Gordon, former Chairman of the Canadian National Railways.

It was then agreed that this Committee express its most sincere condolences to members of the deceased's family.

Mr. MacMillan paid a high tribute to the late Chairman of the Canadian National Railways, Mr. Donald Gordon, who appeared before this Committee annually for 17 years.

It was further agreed that the sitting of the Committee scheduled for Wednesday, May 7, 1969, be postponed to allow members to attend Mr. Gordon's funeral.

Pursuant to its Orders of Reference, the Committee then proceeded to a section by

[Traduction]

PROCÈS-VERBAUX

Le MARDI 6 mai 1969.
(39)

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit ce matin à 9 h. 30, sous la présidence de M. H.-Pit Lessard, président.

Présents: MM. Allmand, Benjamin, Breau, Émard, Gillespie, Givens, Godin, Horner, Howe, Lessard (*LaSalle*), Marshall, McGrath, Nesbitt, Portelance, Rock, Skoberg, Thomas (*Moncton*), Trudel, Turner (*London East*)—(19).

De même que: MM. Douglas (*Assiniboia*) et McKinley.

A comparu: L'honorable Don Jamieson, ministre des Transports.

Témoins: Des Chemins de fer Nationaux du Canada: M. N. J. MacMillan, c.r., docteur en droit, président; M. W. C. Bowra, vice-président et secrétaire; M. Wm. R. Corner, vice-président et contrôleur.

Le président présente le nouveau ministre des Transports, l'honorable Don Jamieson, qui fait une déclaration, puis rend hommage à feu Donald Gordon, ex-président des Chemins de fer Nationaux du Canada.

Il est alors décidé que le Comité exprime ses condoléances les plus sincères aux membres de la famille du défunt.

M. MacMillan rend hommage à feu Donald Gordon, ex-président des Chemins de fer Nationaux du Canada, qui avait comparu devant le Comité tous les ans pendant 17 ans.

Il est aussi décidé que la séance du Comité prévue pour le mercredi 7 mai 1969 soit remise, afin de permettre aux membres du Comité d'assister aux funérailles M. Gordon.

Conformément à ses ordres de renvoi, le Comité passe ensuite à un examen, sec-

section consideration of the Canadian National Railways Annual Reports for the years 1967 and 1968, of the Canadian National Railways Securities Trust and Auditors' Reports to Parliament on the accounts of the Canadian National Railways System for 1967 and 1968 and of the Reports to Parliament of the auditors on the accounts of the Canadian National Railways System for the years ended December 31, 1968 and December 31, 1967.

The Chairman called the first item of the Annual Reports, namely, the section entitled "Financial Review" and introduced Mr. N. J. MacMillan, who in turn introduced officials of the Company.

Thereupon, Mr. MacMillan was questioned, assisted by officials of the Company.

At 11:00 o'clock a.m., questioning of witnesses still continuing, Mr. McGrath moved that this Committee adjourn until 3:30 o'clock p.m. this day.

The question being put on the motion, it was, by a show of hands, resolved in the negative: Yeas, 3; Nays, 14.

At 12:15 p.m., the Committee adjourned until 3:30 p.m. this day.

AFTERNOON SITTING

(40)

The Standing Committee on Transport and Communications met this day at 3:30 p.m. The Chairman, Mr. H.-Pit Lessard, presided.

Members present: Messrs. Allmand, Benjamin, Breau, Émard, Gillespie, Givens, Horner, Lessard (La Salle), Howe, Marshall, McGrath, Nesbitt, Perrault, Portelance, Rock, Skoberg, Thomas (Moncton), Trudel, Turner (London East) (19).

Also present: Messrs. Cadieu (Meadow Lake), Clermont, Douglas, Lundrigan, Ritchie, Whelan.

tion par section, des rapports annuels 1967 et 1968 des Chemins de fer Nationaux du Canada, des rapports du Trust des titres des Chemins de fer Nationaux du Canada et des rapports des vérificateurs au Parlement concernant les comptes du réseau des Chemins de fer Nationaux du Canada pour les années 1967 et 1968, ainsi que des rapports des vérificateurs du Parlement concernant les comptes du réseau des Chemins de fer Nationaux pour l'année terminée le 31 décembre 1968 et pour l'année terminée le 31 décembre 1967.

Le président met en délibération la première partie des rapports annuels, à savoir, la section intitulée «Situation financière», et il présente M. N. J. MacMillan, qui, à son tour, présente les représentants de la Société.

M. MacMillan répond ensuite, avec l'aide des représentants de la Société, à des questions.

A 11 h. du matin, l'interrogatoire des témoins se poursuivant, M. McGrath propose que le Comité suspende ses travaux jusqu'à 3 h. 30 de l'après-midi.

La motion, mise aux voix, est rejetée, par un vote à main levée, par 14 voix à 3.

A midi 15, le Comité lève la séance, pour se réunir de nouveau cet après-midi à 3 h. 30.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

(40)

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit cet après-midi à 3 h. 30, sous la présidence de M. H.-Pit Lessard.

Présents: MM. Allmand, Benjamin, Breau, Émard, Gillespie, Givens, Horner, Lessard (LaSalle), Howe, Marshall, McGrath, Nesbitt, Perrault, Portelance, Rock, Skoberg, Thomas (Moncton), Trudel, Turner (London East)—(19).

De même que: MM. Cadieu (Meadow Lake), Clermont, Douglas, Lundrigan, Ritchie, Whelan.

Witnesses: Same as at the morning sitting.

In response to a question asked during the morning sitting, the Chairman stated that it was not necessary to move for concurrence of a Report tabled in the House in which Estimates studied by a Committee are reported back.

The Chairman then instructed the Clerk to read the following "POINT OF ORDER" raised by Mr. McGrath at the morning sitting:

That the witness heard by this Committee with respect to the examination of the CN Annual Reports for 1967 and 1968 be prepared to answer questions regarding the two recent orders of CTC allowing CN to abandon Rail Passenger Service in Newfoundland.

My point of order is based on the fact that when this matter was first raised in Parliament at this present Session, the Government House Leader gave an undertaking that we could examine CN and Rail Passenger Abandonment in this Committee when the Annual Report for 1967 would be referred. Notwithstanding the witnesses (Mr. Vaughan) claim that the matter is outside of his (CN's) jurisdiction and is in fact *sub judice* as a judgement or an order has been made by CTC which has yet to be executed.

This matter has been studied by this Committee in connection with its order from the House to study the Transportation Problems of the Atlantic Provinces. A recommendation in this regard has been made to the House in our 5th Report—which is an interim recommendation until we are in a position to examine the briefs and the evidence heard on our tour of Atlantic Provinces and to make our final recommendation to the House.

Témoins: Les mêmes qu'à la séance du matin.

En réponse à une question posée à la séance du matin, le président déclare qu'il n'est pas nécessaire de présenter une motion en vue de l'adoption d'un rapport déposé à la Chambre sur les prévisions budgétaires étudiées par un Comité.

Le président donne ordre au secrétaire du Comité de lire le «RAPPEL AU RÈGLEMENT» suivant, fait par M. McGrath à la séance du matin:

Que le témoin qui comparait devant le Comité relativement à l'examen des rapports annuels 1967 et 1968 du National-Canadien soit prêt à répondre à des questions au sujet des deux ordonnances récentes de la Commission canadienne des transports autorisant le National-Canadien à annuler le service de trains de voyageurs à Terre-Neuve.

Mon rappel au Règlement se fonde sur le fait que lorsque cette question a été soulevée pour la première fois au Parlement au cours de la présente session, le leader du gouvernement à la Chambre s'est engagé à permettre à notre Comité d'examiner la question de l'annulation du service de trains de voyageurs du National-Canadien au moment où le rapport annuel de 1967 serait renvoyé à notre étude. Ce fait demeure, nonobstant l'affirmation du témoin (M. Vaughan), à savoir, que la question dépasse le cadre de sa compétence (de la compétence du National-Canadien) et est en fait *sub judice*, puisque la Commission canadienne des transports a passé un jugement ou une ordonnance qui restent encore à exécuter.

Cette question a été étudiée par le Comité relativement à l'ordre qu'il avait reçu de la Chambre d'étudier les problèmes des transports dans les provinces de l'Atlantique. Nous avons fait à la Chambre une recommandation à cet égard dans notre cinquième rapport, recommandation provisoire en attendant que nous soyons en mesure d'examiner les mémoires et les témoignages entendus lors de notre voyage dans les provinces de l'Atlantique et de faire une recommandation définitive à la Chambre.

(Mr. MacDonald made this undertaking during the Debate last fall on the CN Financing Bill).

The Chairman then ruled that questions on the above mentioned subject were out of order on the following grounds:

1. The matter raised in the motion is still *sub judice* because the order for abandonment has been executed on April 15, but was extended for three months or to July 2, 1969.
2. The Fifth Report on the same matter has been presented to the House on March 19, 1969, but not concurred in and it is still before the House for consideration, with amendments.

Mr. McGrath appealed the Chairman's Ruling which was sustained by members standing in their places: Yeas, 10; Nays, 8.

It was then moved by Mr. Skoberg,

Resolved,—That the Standing Committee on Transportation and Communications call as witnesses on Tuesday, May 13, 1969, at 9.30 a.m., those contractors available, that were engaged in the construction of the Great Slave Lake Railway and were subject to the invoking of Clause 16 of their contracts by the C.N.R.

and further:

That a suitable date be arranged for the C.N.R. Management along with their project engineer responsible for the performance of the contractors, to appear before this Committee to deal exclusively with the alleged claims of the contractors in the construction of the Great Slave Lake Railway, a part of the C.N.R. Railway system.

Debate arising on Mr. Skoberg's motion, it was resolved in the negative, by Members standing in their places: Yeas, 8; Nays, 10.

(M. MacDonald a pris cet engagement lors du débat qui a eu lieu l'automne dernier relativement au bill sur le financement du National-Canadien).

Le président décide alors que les questions relatives au sujet mentionné ci-dessus sont irrecevables, pour les raisons suivantes:

1. La question soulevée dans la motion est encore *sub judice*, car l'ordre d'annulation a été exécuté le 15 avril, mais a été prolongé pour trois mois, ou jusqu'au 2 juillet 1969.
2. Le cinquième rapport sur cette question a été présenté à la Chambre le 19 mars 1969, mais n'a pas été approuvé, et est encore soumis à l'étude de la Chambre, avec des modifications.

M. McGrath en appelle de la décision du président. La décision, mise aux voix, est appuyée par 10 voix contre 8, les membres du Comité s'étant levés de leur place.

Puis, sur la proposition de M. Skoberg,

Il est convenu—Que le Comité permanent des transports et des communications convoque comme témoins, le mardi 13 mars 1969, à 9 h. 30 du matin, les entrepreneurs disponibles parmi ceux qui étaient intéressés dans la construction du chemin de fer du Grand Lac des Esclaves et ont été assujettis à l'invocation de la clause 16 de leur contrat par le National-Canadien;

et, de plus,

Que l'on convienne d'une date appropriée pour la comparution devant le Comité de la gestion du National-Canadien, ainsi que de l'ingénieur responsable des travaux des entrepreneurs, afin que l'on puisse traiter exclusivement des réclamations que sont réputés avoir faites les entrepreneurs intéressés dans la construction du chemin de fer du Grand Lac des Esclaves, qui fait partie du réseau de chemins de fer du National-Canadien.

Le débat s'engageant sur la motion de M. Skoberg, elle est rejetée par 10 voix contre 8, les membres du Comité s'étant levés de leur place.

After further debate, it was agreed that the Subcommittee on Agenda and Procedure consider the question of Claims against the Canadian National Railway Company in respect to the Great Slave Lake Railway and submit its report at the meeting which will be held on Tuesday, May 15, 1969.

No further questions being asked relating to "Financial Review", the Chairman called the section intitled "Carload Freight" and witnesses were questioned thereon.

During questioning, it was moved by Mr. McGrath,

Resolved,—That this Committee be disbanded, as the refusal of the Government to accept the unanimous recommendations contained in the Committee's Fifth Report constitutes a vote of no confidence in the Members of this Committee.

The Chairman ruled the motion out of order.

Mr. McGrath appealed the Chairman's Ruling which was sustained by Members rising in their places: Yes, 7; Nays, 4.

At 6.00 o'clock p.m., with questioning of witnesses continuing, it was moved by Mr. Skoberg;

Resolved,—That this Committee adjourn until 8.00 o'clock p.m. this day.

EVENING SITTING (41)

The Standing Committee on Transport and Communications met this day at 8:00 o'clock p.m. The Chairman, Mr. H.-Pit Lessard, presided.

Members present: Messrs. Allmand, Breau, Émard, Givens, Horner, Lessard (*LaSalle*), Howe, Marshall, McGrath, Nesbitt, Perrault, Portelance, Rock, Roy (*Timmins*), Skoberg, Thomas (*Moncton*), Trudel, Turner (*London East*) (18).

Le débat se poursuit, puis il est décidé que le sous-comité du programme et de la procédure examine la question des réclamations faites contre la Société des Chemins de fer Nationaux du Canada relativement au chemin de fer du Grand Lac des Esclaves, et présente ensuite son rapport lors de la séance qui aura lieu le mardi 15 mai 1969.

Les membres du Comité n'ayant plus de questions à poser relativement à la section intitulée «Situation financière», le président met en délibération la section intitulée «Marchandises», et les témoins répondent à des questions à ce sujet.

Au cours de l'interrogatoire, M. McGrath propose

Qu'il soit convenu—Que le Comité soit annulé, puisque le refus du gouvernement d'accepter les recommandations adoptées à l'unanimité et présentées dans le cinquième rapport du Comité constitue un vote de non-confiance dans les membres du Comité.

Le président déclare la motion irrecevable.

M. McGrath en appelle de la décision du président, qui est appuyée par 7 voix contre 4, les membres du Comité s'étant levés de leur place.

A 6 h. de l'après-midi, l'interrogation des témoins se poursuivant, sur la proposition de M. Skoberg.

Il est convenu—Que le Comité lève la séance, pour se réunir de nouveau ce soir à 8 heures.

SÉANCE DU SOIR (41)

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit ce soir à 8 h., sous la présidence de M. H.-Pit Lessard.

Présents: MM. Allmand, Breau, Émard, Givens, Horner, Lessard (*La Salle*), Howe, Marshall, McGrath, Nesbitt, Perrault, Portelance, Rock, Roy (*Timmins*), Skoberg, Thomas (*Moncton*), Trudel, Turner (*London East*)—(18).

Also present: Messrs. Gillespie and Southam, M.P.'s

Witnesses: Same as the morning and afternoon sittings but with one additional official: Mr. John Gratwick, Senior Technical Adviser, Express and Highway Services for the Canadian National Railways.

The questioning of witnesses resumed on the section entitled "Carload Freight".

No further questions being asked on "Carload Freight", the Chairman called the section entitled "Express" and the witnesses were questioned thereon.

At 10:00 o'clock p.m., questioning continuing on the section relating to "Express", the Committee adjourned until Thursday, May 8, 1969 at 9:30 a.m.

De même que: MM. Gillespie et Southam, députés.

Témoins: Les mêmes qu'aux séances du matin et de l'après-midi, et, de plus, M. John Gratwick, conseiller technique senior, Messageries et Services routiers des Chemins de fer Nationaux du Canada.

L'interrogation des témoins reprend sur la section intitulée «Marchandises».

Les membres du Comité n'ayant plus de questions à poser sur la section intitulée «Marchandises», le président met en délibération la section intitulée «Messageries», et les témoins répondent à des questions à ce sujet.

A 10 h. du soir, l'interrogatoire se poursuivant sur la section intitulée «Messageries», le Comité s'ajourne jusqu'au jeudi 8 mai 1969, à 9 h. 30 du matin.

Le secrétaire du Comité,
Robert Normand,
Clerk of the Committee.

[Texte]

EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

Tuesday, May 6, 1969

• 0935

The Chairman: Gentlemen, I see a quorum. It gives me great pleasure to introduce to you our new Minister of Transport, Mr. Don Jamieson. We welcome you, Mr. Jamieson. I believe you have a word to say before the meeting starts. Would you like to proceed, Mr. Jamieson?

Hon. D. Jamieson (Minister of Transport): Thank you very much, Mr. Chairman and gentlemen. I will not of course be of very much benefit to the Committee this particular round of hearings.

However, I felt it appropriate to put in an appearance, first of all, to indicate to you my interest in the work of this committee and my assurance that I will do everything that I can to cooperate with you and, secondly, I felt that all members would agree that this was a most appropriate time for me to say a word in tribute to a previous president of Canadian National who sat at this table on many different occasions.

As a member of this committee for quite a while, in looking out over its membership today it is very obvious to me, as I am sure it is to all members, that in public life at least the personalities and the faces change very quickly around the table, and that is also true of those who appear before this and other committees.

We who were in past parliaments came to recognize in Donald Gordon a man of tremendous power, tremendous ability, and a man too who was capable of a great deal of friendliness and with whom many of us established an extremely useful, happy and memorable rapport.

I suppose in assessing Mr. Gordon's career it would be fair to say that he certainly is one of those few and very rare individuals who left a real imprint on his times. He literally changed the course of this country's history. I suspect that any one of the many careers that he had during his lifetime would have given enough satisfaction to most of us.

The truth of the matter is of course that even by the time that he reached the age of 49, when he became president of the CNR, he had already had a profound effect and had rendered service to this country of absolutely tremendous magnitude.

[Interprétation]

TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

Le mardi 6 mai 1969

Le président: Messieurs, nous avons quorum. Tout d'abord, j'ai le grand plaisir de vous présenter notre nouveau ministre des Transports, M. Don Jamieson. Nous vous souhaitons la bienvenue, M. Jamieson, et je pense que vous avez quelque chose à nous dire avant le début de la réunion.

L'hon. D. Jamieson (ministre des Transports): Merci beaucoup M. le président, et messieurs. Je ne pourrais pas vous aider beaucoup dans les audiences du comité à ce stade particulier.

Mais j'ai pensé qu'il serait bon de venir ce matin d'abord pour vous faire savoir que je m'intéresse aux travaux de ce comité et que je vais faire tout en mon pouvoir pour collaborer avec vous. Deuxièmement, j'ai pensé que tous les membres seront d'accord avec moi que c'est le meilleur temps pour moi de rendre hommage à la mémoire de l'ancien président des chemins de fer Nationaux qui souvent est venu siéger à cette table.

Je regarde les membres ici présents et je suis persuadé comme le sont tous les membres d'ailleurs, que dans la vie publique au moins les personnalités et les figures changent autour des tables très rapidement et que c'est aussi le cas de ceux qui viennent comparaître devant les comités.

Ceux qui, dans les législations précédentes, ont connu l'ancien président du National Canadien, ont reconnu la grande habileté et les grandes qualités de M. Donald Gordon. C'était un homme qui était très amical et nous avions des rapports heureux, très utiles, et dont on garde souvenir.

En essayant d'évaluer la carrière de M. Gordon, je pense qu'il faudrait dire qu'il est certainement l'un des rares individus qui ont laissé leur marque sur leur temps. Il a changé le cours de l'histoire dans ce pays. L'une ou l'autre des carrières qu'il a poursuivies sa vie durant auraient été suffisantes pour un seul homme.

Lorsqu'à l'âge de 49 ans, si je me souviens bien, il est devenu président du National Canadien, il avait déjà eu une influence très profonde sur la vie canadienne.

[Text]

I suppose too that one of the real marks of Mr. Gordon's greatness was the fact that even though some gentlemen around this table this morning and others who have participated in public life have found it necessary on occasion to disagree with him on matters of principle and policy, yet there was never any loss either of their respect for him or of their affection for him.

If we as men in public life could emulate that example, I think we too will find at the end of the road that it is probably the most satisfactory kind of relationship.

So, as I said at the outset, Mr. Chairman, it is most appropriate that I should on this occasion and for the record express to the family of the late Mr. Gordon, first of all, our national gratitude for a life of quite remarkable service and, secondly, our sympathy to his family. I am sure, Mr. Chairman, if I can invade your prerogatives, that it would be the unanimous wish of the committee that such sentiments be conveyed to the family of Mr. Gordon.

Some Hon. Members: Hear, hear—agreed.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Minister.

We had planned to sit tomorrow but, because of the death of Mr. Donald Gordon, I know many of you will want to attend his funeral.

I would request permission, because of the funeral of Mr. Gordon, not to sit tomorrow? Is that Agreed?

Some hon. Members: Agreed.

● 0940

Mr. McGrath: Sir, I would like to ask why, when we have not met for almost two weeks, we have scheduled meetings for this morning, this afternoon and tonight?

This committee has been having marathon sittings which have had the effect of wearing you down, wearing the witnesses down and even wearing us down. I do not think we should have days in committee when we must sit morning, afternoon and night because we have other responsibilities to attend. Also, as I say, it is not fair to the witnesses.

The Chairman: I thought we had a fair holiday from it. We had about 8 or 9 days when we did not sit, Mr. McGrath, so I thought we could work a full day on this.

Mr. McGrath: I want the record to show my objection to it, Mr. Chairman.

[Interpretation]

Je pense que l'un des indices les plus remarquables de la carrière de M. Gordon c'est que les personnes qui sont ici ce matin et celles qui ont participé à la vie publique pendant sa carrière sont entrées parfois en désaccord avec lui sur la politique à suivre, mais ils n'ont jamais manqué de respect envers lui et leur affection ne lui a jamais manqué.

Je pense que si nous pouvions imiter son exemple, nous trouverions que c'est le genre de relations le plus satisfaisantes que l'on puisse avoir dans notre vie.

Monsieur le président, je pense qu'il convient de dire pour le compte rendu, tout d'abord que nous sommes très reconnaissants envers M. Gordon pour sa vie consacrée à la vie publique et, monsieur le président, si vous me permettez de dire ceci, je pense que tout le comité sera d'accord pour que l'on fasse connaître nos sentiments à la famille de M. Gordon.

Des voix: Bravo! Nous sommes d'accord.

Le président: Merci beaucoup, monsieur le ministre. Nous avons l'intention de siéger demain, mais je pense qu'à cause du décès de M. Donald Gordon, un grand nombre d'entre vous voudront être présents à ses funérailles et, par conséquent, nous ne siégerons pas demain pour vous permettre d'assister aux funérailles. Êtes-vous d'accord?

Des voix: D'accord.

M. McGrath: Monsieur, j'aimerais vous demander pourquoi nous avons des réunions pour ce matin, cet après-midi et ce soir alors que depuis deux semaines nous n'avons pas siégé? Ce comité siège depuis longtemps, nous avons eu de longues séances et c'est très fatigant pour tout le monde. Je ne pense pas que nous devrions siéger le matin, l'après-midi et le soir parce que nous avons d'autres responsabilités. Ce n'est pas juste pour les témoins non plus.

Le président: Nous avons eu de longues vacances. Nous avons eu près de 8 ou 9 jours pendant lesquels nous n'avons pas siégé et par conséquent j'ai pensé que nous pourrions travailler pendant toute la journée et toute la soirée.

M. McGrath: Je voudrais exprimer mon désaccord, monsieur le président, et je vou-

[Texte]

The other question I wanted to ask is when you are going to move concurrence in the sixth report?

The Chairman: I believe in perhaps 8 or 10 days, Mr. McGrath. We will have the steering committee take a look at the primary report that I am preparing now and then we will take it down to the Committee...

Mr. McGrath: No, Mr. Chairman, the Sixth Report which is now in the House. The perfunctory motion for concurrence has not been made, and some of us are anxious for it to be made because we have some comments to make.

The Chairman: Will you agree to meet after this meeting with Mr. . .

Mr. McGrath: Mr. Chairman, it is your prerogative to move the Sixth Report any time you want, and we are just waiting for you to make the motion in the House?

The Chairman: They are only estimates that we report to the House on the Sixth Report, Mr. McGrath. It does not have to have concurrence in the House.

Mr. McGrath: I know it does not, Mr. Chairman, but it is usual that it is concurred in because it affords us an opportunity for debate. I am sure the new Minister would want to have the views of the House on the very serious problems of transportation affecting the Atlantic provinces, especially.

The Chairman: I will see that this is done as quickly as I can, Mr. McGrath.

Would you allow me to introduce our witness this morning. I think everybody knows the President of the CNR, Mr. N. J. MacMillan. I would ask Mr. MacMillan to introduce the staff who are with him this morning.

Mr. N. J. MacMillan, Q.C., LL.D. (Président, Canadian National Railways): Thank you, Mr. Chairman. Good morning, gentlemen. On my immediate right many of you will recognize Mr. R. T. Vaughan who is Vice-President and Secretary of the Company. Mr. Vaughan has attended the sessions of this Committee for about 20 years and as such I am sure is quite well known to most of you. His duties relate primarily and generally to the Executive Management of the CNR. Sitting to his immediate right is Mr. W. C. Bowra who is System Vice-President of the Company and whose primary responsibilities are concerned with the Railway. Next to Mr. Bowra is Mr. W. R. Corner who is Vice-Presi-

[Interprétation]

drais aussi vous demander quand nous allons demander l'adoption du sixième rapport?

Le président: Dans 8 ou dix jours et je vais demander au comité d'étudier le rapport préliminaire que nous sommes en train de préparer.

Mr. McGrath: Non, monsieur le président, le sixième rapport est maintenant devant la Chambre, et on n'a pas encore proposé l'adoption de ce rapport parce que nous avons encore des commentaires à faire à ce sujet.

Le président: Êtes-vous d'accord de rencontrer après cette séance Monsieur. . .

Mr. McGrath: Monsieur le président, il vous revient de faire la proposition d'adoption du sixième rapport à la Chambre, et nous n'attendons que votre motion à la Chambre.

Le président: Il n'y a que les prévisions budgétaires que nous avons remises à la Chambre dans le sixième rapport, monsieur McGrath. Il n'y a pas besoin de tenir un vote.

Mr. McGrath: Je le sais, monsieur le président, cependant c'est la coutume parce que cela nous donne l'occasion d'en discuter. Je suis certain que le nouveau ministre aimerait connaître les idées de la Chambre au sujet du sérieux problème du transport dans les provinces Maritimes.

Le président: Je verrai que cela soit fait le plus tôt possible, M. McGrath.

Maintenant, me permettez-vous de présenter les témoins. Tout le monde connaît le président des chemins de fer Nationaux, monsieur N. J. MacMillan, et je demande maintenant à M. MacMillan de présenter les personnes qui l'accompagnent.

Mr. N. J. MacMillan Q.C. LL.D. (Président des Chemins de fer Nationaux du Canada): Merci, monsieur le président. Bonjour messieurs, à ma droite vous reconnaissez probablement M. R. T. Vaughan, Vice-président et secrétaire de la compagnie. M. Vaughan assiste aux réunions de ce comité depuis bientôt vingt ans et je pense que la plupart d'entre vous le connaissez. Il s'occupe de la direction du National-Canadien. Vous avez ensuite monsieur W. C. Bowra, Vice-président adjoint, en charge des chemins de fer. Ensuite, monsieur W. R. Corner, Vice-président et contrôleur, responsable de la comptabilité de la compagnie.

[Text]

dent and Comptroller and who, of course, is responsible for the books of the Corporation.

Mr. Chairman, I have a little statement I would like to make. Should I proceed?

The Chairman: Yes.

Mr. MacMillan: If I may, I would like to begin by paying tribute to my distinguished predecessor Mr. Donald Gordon. Mr. Gordon appeared before this Committee annually for 17 years, the entire term of his office. He was well known to the members of the Committee. I, of course, knew him intimately and have no hesitation in stating that he devoted his great capabilities always to those things which he conceived to be in the best interests of Canada. He was a very great friend and his contribution to the progress of Canadian National Railways was enormous. He will be sadly missed by his host of friends.

Now, gentlemen, it is my understanding that we are invited here today to deal with the Railway's Annual Reports for both 1967 and 1968.

You will recall that the growth rate of the Canadian economy slackened temporarily in 1967. One result of this slowdown was a reduction in the movement of carload freight traffic of all Canadian Railways. In the case of Canadian National our tonnage declined by about 2 per cent from 1966. The economic

• 0945

decline coupled with increased costs for labour, material, and services resulted in a slight worsening of our deficit position for the first time in 8 years.

1968 brought an improvement in the general economy. We were able to increase our volume of business and resulting gross income. Although substantially higher prices and wages were encountered in 1968, by control of operating expenses and increased productivity, total operating expenses were held virtually at the level of the previous year. The result was that we completed the year with a net income before interest of about \$41.25 million. This was the largest net income achieved in the last 12 years.

My colleagues and I welcome this opportunity to discuss the affairs of the Canadian National and we hope we can be of assistance to the Committee.

Mr. Chairman, I think that is all I wish to say at this time.

The Chairman: Mr. Nesbitt, do you have something to say?

Mr. Nesbitt: Yes, Mr. Chairman, I have some questions that I would like to ask but

[Interpretation]

Monsieur le président, j'aurais une petite déclaration à faire si vous me le permettez.

Le président: Oui.

M. MacMillan: J'aimerais tout d'abord rendre hommage à mon prédécesseur M. Donald Gordon. Il a comparu devant ce comité chaque année pendant 17 ans. Il était bien connu des membres du comité. Je le connaissais intimement et je n'ai aucune hésitation à dire qu'il avait consacré tous ses grands talents aux questions considérées comme étant dans le meilleur intérêt du Canada. C'était un grand ami et son apport au progrès du National-Canadien fut énorme. Il nous manquera beaucoup.

Maintenant si j'ai bien compris, nous avons été invités à venir ici aujourd'hui pour vous parler du rapport annuel de la Compagnie pour 1967 et 1968.

Le taux de croissance de l'économie canadienne s'est ralenti temporairement en 1967. L'un des résultats de ce ralentissement fut une réduction du nombre de wagons chargés dans le trafic de l'ensemble du réseau. Notre tonnage a diminué de 2 p. 100 sur les chiffres de 1966. Le déclin économique, conjugué avec

des coûts plus élevés de main-d'œuvre, de matériel, et de services ont dégradé notre position déficitaire pour la première fois depuis 8 ans.

En 1968, on a vu une amélioration générale de l'économie. Nous avons pu augmenter notre revenu total, bien que les prix et les salaires fussent plus élevés en 1968, grâce au contrôle des dépenses d'opération et à une productivité accrue. Les dépenses ont été maintenues au niveau de l'année précédente avec le résultat que nous avons terminé l'année avec un revenu net d'environ \$42,225,000 avant paiement des intérêts. C'est le revenu le plus élevé que nous ayons eu au cours des 12 dernières années.

Nous profitons de cette occasion pour vous parler des affaires du National-Canadien. Nous espérons que nous pourrions vous aider dans vos délibérations.

Monsieur le président, c'est tout ce que j'ai à dire pour le moment.

Le président: M. Nesbitt, vous avez quelque chose à dire?

M. Nesbitt: Oui, monsieur le président, j'ai quelques questions à poser, mais j'attends

[Texte]

the information is en route which will enable me to ask them more accurately and more concisely so I will pass for the moment and perhaps my colleague...

The Chairman: Before calling another member, we are studying this morning the Annual Report for 1967 of the Canadian National Railways and we also are studying the 1968 report. We have both to study this morning. We have 1967 and 1968. I know 1967 has been outstanding for quite some time but still it has been referred to the Committee.

Mr. Howe: Have we spare copies of this?

Mr. Allmand: It is too bad you did not let us know that, Mr. Chairman...

The Chairman: Just a minute, one at a time.

Mr. Howe: After all, with all the reports we keep, it is pretty hard to keep them all on file back to two or three years.

The Chairman: I think there is some for all members.

Mr. Nesbitt: Mr. Chairman, may I make a brief suggestion? Perhaps the questioning and other matters of proceedings of the Committee will be facilitated if there could be a general agreement that the President and his associates from the CNR be asked a pretty broad range of questions which relate either to this or the other report. It would save a lot of procedural wrangling if we just agree that we have the right to ask questions relating to the management of the Canadian National Railways, referring to either of these reports.

The Chairman: Is it agreed? Mr. Allmand.

Mr. Allmand: Put my name down for questioning.

Mr. Horner: On that point, what is the procedure? Are we going to go through the report section by section or are we just going to shoot all over? As a rule it has been in the past to go through the Annual Reports, section by section.

The Chairman: It is in the hands of the Committee, and it is what the Committee is going to decide.

Mr. MacMillan: If I may say, gentlemen, and Mr. Chairman, the sections in the 1967 Report are followed in 1968. One relates the other.

Mr. Horner: Then we could do them both at the same time?

[Interprétation]

certain documents qui m'aideront à formuler ma question, ainsi, pour le moment, je cède la parole à mon collègue.

Le président: Nous étudions ce matin, le rapport annuel de 1967 du National Canadien. Nous étudions aussi celui de 1968. Nous avons les deux devant nous. Nous avons le rapport annuel de 1967 du National-Canadien de 1967 attend depuis longtemps, mais on nous a demandé de l'étudier.

M. Howe: Est-ce que vous avez des exemplaires supplémentaires de ces rapports?

M. Allmand: C'est vraiment dommage que vous ne nous ayez pas laissé savoir, monsieur le président, que...

Le président: Un instant, chacun son tour.

M. Howe: Il est bien difficile pour nous de garder tous ces rapports pendant deux ou trois ans.

Le président: Je pense qu'il y en a un nombre suffisant pour tous les membres.

M. Nesbitt: Monsieur le président, une petite question de procédure. Peut-être que notre travail serait facilité si tout le monde était d'accord pour que le président et ses adjoints des chemins de fer Nationaux, soient soumis à des questions assez vastes se rapportant aux deux rapports que nous avons devant nous. Cela sauverait de nombreuses contestations si l'on décidait que nous avons le droit de poser des questions au sujet de la direction des chemins de fer Nationaux.

Le président: Êtes-vous d'accord?

M. Allmand: Voulez-vous noter mon nom.

M. Horner: Comment allons-nous procéder? Allons-nous faire une revue du rapport section par section ou prenons-nous le rapport dans son ensemble.

Le président: C'est au comité de décider.

M. MacMillan: Monsieur le président, messieurs, les sections contenues dans le rapport de 1967 correspondent à celles de 1968.

M. Horner: Donc, est-ce que nous pouvons faire les deux ensemble?

[Text]

Mr. MacMillan: Yes, 1968, in almost every instance, embraces 1967.

Mr. Horner: Compared to the previous years?

Mr. MacMillan: Yes.

M. Émard: Pourrions-nous avoir des copies de l'allocation de monsieur MacMillan?

Le président: Oui, monsieur Émard, nous la ferons photocopier. M. MacMillan n'en avait qu'une copie en anglais, ce matin. Si vous voulez nous allons faire faire des photocopies que je ferai distribuer à tous les membres du Comité.

M. Émard: Et nous les aurons cet après-midi?

Le président: Oui.

The Chairman: Mr. Skoberg.

Mr. Skoberg: Mr. Chairman and Mr. MacMillan...

The Chairman: Is it decided that we question on the whole item of the two estimates or only on the 1967?

Mr. Skoberg: It has always been the practice to have a broad discussion to start with, which disposes of a lot of the individual clauses.

Mr. Horner: We should deal with the section on Financial Review, and perhaps we could start with that.

Mr. Skoberg: Mr. Chairman and Mr. MacMillan, I have a number of questions on railway construction pertaining to the Great Slave Lake Railway. I am just wondering, before asking these questions, whether you have anyone here in a position to answer my questions on that phase of construction.

Mr. MacMillan: I suppose it would depend on the type of questions.

Mr. Skoberg: I will ask some of the questions then.

Mr. MacMillan: There is a section in the report dealing with branch lines, which you may remember.

Mr. Skoberg: I believe this will be a little outside that particular section.

Has railway construction been completed on the Great Slave Lake Railway?

[Interpretation]

M. MacMillan: Oui, dans presque tous les cas le rapport de 1968 se compare à celui de 1967.

M. Horner: Comparé aux années précédentes?

M. MacMillan: C'est ça...

Mr. Émard: Could we have copies of Mr. MacMillan's speech?

The Chairman: Yes, Mr. Émard, we are going to make photostatic copies of Mr. MacMillan's speech. This morning, he had only one copy in English. If you wish, we shall have photostats made which I shall distribute to all the members of the Committee.

Mr. Émard: And we shall have them this afternoon?

The Chairman: Yes.

Le président: Monsieur Skoberg.

M. Skoberg: Monsieur le président et monsieur MacMillan...

Le président: Avez-vous décidé si nous allons poser des questions sur les deux rapports ou seulement sur celui de 1967?

M. Skoberg: Nous avons toujours l'habitude tout d'abord de poser des questions d'ordre général qui englobent nombre de clauses particulières.

M. Horner: Nous devrions nous occuper de l'article de *Financial Review* et peut-être commencer par cela.

M. Skoberg: M. le Président et M. MacMillan, j'ai un certain nombre de questions au sujet de la construction de voies de chemin de fer dans la région du Lac des Esclaves. Est-ce qu'il y a quelqu'un ici qui pourrait répondre à mes questions en ce qui se rapporte à cette phase de la construction.

M. MacMillan: Cela dépend du genre de questions que vous allez poser.

M. Skoberg: D'accord, alors je vais poser ces questions.

M. MacMillan: Il y a un article dans le rapport à ce sujet

M. Skoberg: La question que je voudrais poser est en dehors de cet article. Je voudrais savoir si la construction est terminée sur l'embranchement du Grand Lac des Esclaves?

[Texte]

Mr. MacMillan: I do not think it has been, Mr. Skoberg—not yet, no. It is still under construction. I will put it that way.

Mr. Skoberg: The order then is still open in so far as the financial aspects of this construction is concerned?

Mr. MacMillan: So far as I know, that is correct.

Mr. Skoberg: Has there been any operating order issued for the conveyance of revenue traffic on the Great Slave Lake Railway at this particular time?

Mr. MacMillan: Yes, there would be, yes.

Mr. Skoberg: Could you give me an indication of what revenue has been derived at this time and up to this time in the operation on that particular section of the line?

Mr. MacMillan: We do not have that information here at the moment—I am sorry.

Mr. Skoberg: What is the policy, Mr. MacMillan, when awarding contracts, on the opening of the tenders, how soon after the closing of the tenders are the bids opened—and I presume they are opened in public?

Mr. MacMillan: The practice and procedure that was followed in this instance is exactly the same as our normal practice—invitations to bid are published in the newspapers in the area or in the larger centres, depending on the order of magnitude of the job, so that those interested are afforded the opportunity of bidding. These invitations of course are to contractors to come and pick up the plans for the job. They are at that time given specific instruction as to bidding. One of those instructions provide for the base on which the bids are to be returned. That is done. The amount of time will differ as the jobs differ.

Mr. Skoberg: To complete that question, Mr. MacMillan, how soon after the closing of the tenders are the bids opened, and are they opened in public?

Mr. MacMillan: Bids are opened as soon as they get around to performing that function, but our bids are never opened in public.

Mr. Skoberg: You say as soon as you get around to opening the bids. Could you give me an indication of time element in this regard?

Mr. MacMillan: Two or three days I would think in most instances.

[Interprétation]

M. MacMillan: Je ne le pense pas. Pas encore, la construction se poursuit.

M. Skoberg: Par conséquent, on n'a pas de chiffres définitifs au sujet de cette phase de la construction?

M. MacMillan: C'est juste.

M. Skoberg: Est-ce qu'on a donné des ordres pour commencer à faire le transport rentable de denrées sur cet embranchement?

M. MacMillan: Oui.

M. Skoberg: Pourriez-vous me dire quel en est le revenu net à ce jour à la suite de l'exploitation de cet embranchement particulier de la ligne?

M. MacMillan: Nous n'avons pas ces détails avec nous en ce moment.

M. Skoberg: M. MacMillan, quelle ligne de conduite suivez-vous lorsqu'il s'agit d'accorder des contrats à l'ouverture des soumissions, quelle est la période de temps qui s'écoule entre l'offre et l'ouverture des soumissions? Est-ce que l'on ouvre les enveloppes qui contiennent les offres de prix en public comme je le présume?

M. MacMillan: Nous suivons la pratique normale, la pratique générale. Nos demandes d'offres de soumissions publiées sont dans les journaux de la région ou dans ceux des plus grands centres, cela dépend de l'importance du contrat. Chacun a la possibilité de faire des offres. On invite les entrepreneurs à prendre connaissance des plans des travaux et on leur donne des instructions détaillées au sujet des soumissions. En outre, on leur donne la date à laquelle les soumissions doivent être faites. Les contrats sont différents dans la mesure où le travail est différent.

M. Skoberg: M. MacMillan, après combien de temps ouvre-t-on les soumissions et est-ce que les enveloppes contenant ces offres sont ouvertes publiquement?

M. MacMillan: Les soumissions sont ouvertes en temps et lieu, mais nous n'ouvrons jamais ces soumissions en public.

M. Skoberg: Qu'est-ce que vous voulez dire par: «en temps et lieu». Pouvez-vous nous dire à quel moment cela a lieu?

M. MacMillan: Au bout de deux ou trois jours dans la plupart des cas.

[Text]

Mr. Skoberg: Were there any exceptions that you know of when the contractors bid on particular jobs in the Great Slave Lake construction phase of the operation?

Mr. MacMillan: I know of no exception in that instance.

Mr. Skoberg: Were they opened in two or three days?

Mr. MacMillan: I would think they are normally, yes.

Mr. Skoberg: They are, or were they—and this is going back?

Mr. MacMillan: I cannot tell you, historically. I do know the practice and the procedure and the normal practice is for them to be opened as soon as it is possible to do so.

Mr. Skoberg: Are the bids for this particular type of railway construction open tenders, open bids, like public tenders, or are they invitational?

Mr. MacMillan: They are public tenders—invitations to the public to submit bids for

• 0955

the construction of these works.

Mr. Skoberg: You are probably more aware than I am of some of the outstanding claims that some of the contractors still have in regard to the construction on the Great Slave Lake portion of the Canadian National Railways. To your knowledge, have all these claims been satisfied?

Mr. MacMillan: I have no knowledge of there being any outstanding claims at all.

Mr. Skoberg: To your knowledge, are the contractors that were involved in the construction still pressing for payment and satisfactory settlement of some of the claims that they have?

Mr. MacMillan: I do not think they are. I have no knowledge of them pressing claims.

Mr. Skoberg: To your knowledge then do you think that the Canadian National project engineers used unfairly clause 16 of that agreement which permitted the CN to bring in other type of machinery and to ask the contractor to buy more machinery for that particular project.

[Interpretation]

M. Skoberg: Vous ne connaissez pas d'exceptions à cette règle par exemple au sujet de travaux particuliers de l'embranchement du Grand Lac des Esclaves?

M. MacMillan: Non, je ne connais pas d'exceptions.

M. Skoberg: Est-ce que les soumissions ont été ouvertes dans les deux ou trois jours qui ont suivi leur réception?

M. MacMillan: Je penserais que oui.

M. Skoberg: L'ont-elles été ou non?

M. MacMillan: Je ne pourrais vous dire exactement je sais que nous suivons la pratique habituelle, la pratique normale, qui est de les ouvrir aussitôt qu'il est possible de le faire.

M. Skoberg: Est-ce que les soumissions pour ce genre de construction de voies de chemin de fer se font pas voie publique ou est-ce que cela se fait sur invitation?

M. MacMillan: Ce sont des soumissions publiques. C'est une invitation au public de soumettre des prix pour la construction de

ces lignes.

M. Skoberg: Vous connaissez peut-être mieux que moi cette situation au sujet des réclamations présentes de quelques-uns des entrepreneurs au sujet de la construction de cet embranchement du Grand Lac des Esclaves du C.N. D'après vous, est-ce que toutes ces réclamations ont été satisfaites?

M. MacMillan: A mon avis, il n'y a pas de réclamations en suspens.

M. Skoberg: Est-ce que les entrepreneurs qui se sont occupés de la construction, continuent de faire pression pour le règlement de leurs réclamations.

M. MacMillan: Je ne pense pas. Je ne suis pas au courant, je ne pense pas qu'il y ait des réclamations en suspens.

M. Skoberg: Est-ce que vous pensez que les ingénieurs du projet du National-Canadien ont eu recours à l'article 16 du contrat d'une façon inéquitable pour demander aux entrepreneurs d'acheter de l'équipement supplémentaire pour ce projet en particulier, tout en permettant au C.N. d'avancer une autre machinerie d'un type différent.

[Texte]

Mr. MacMillan: No, that was not unfair.

Mr. Skoberg: To your knowledge, how many requests or demands were made by CN project engineers against the contractors by threatening the use of clause 16 of their particular contracts?

Mr. MacMillan: I am sorry but I have no knowledge at all of the number of times resort was had to this clause in the contract.

Mr. Skoberg: Are any employees of the Great Slave Lake Railway operation—which is still not completed so I assume there has not been an issuance of an order yet—being paid by a contractor by the name of R. F. Welch. Does that name ring a bell at all, Mr. MacMillan?

Mr. MacMillan: In this context, I do not know the answer to your question. But there is a man whose name is Welch—I do not know his initials, frankly—who from time to time does contract work for all the railways of Canada, so far as I know. He may have some contracts on the Great Slave Lake Railway, but I would not know.

Mr. Skoberg: I am referring specifically, Mr. MacMillan, to whether or not those people now employed in the direct operation of that railway, the Great Slave Lake portion of the CN, may be under payment through the contractor—and this is the name I understood.

Mr. MacMillan: No, no. Do you mean the people who are engaged on the operation of the railway? No, no—they are employed by the Canadian National Railways.

Mr. Skoberg: Right, now could you possibly tell me whether any operation of the Great Slave Lake comes under the uniform code of operating rules?

Mr. MacMillan: Might I say that there has been a partial order issued by the then previous Board of Transport Commissioners for the operation of this railway under the Railway Act, still classified as construction line. This order was issued by the Board, the Railway Transport Committee of the now CTC, for the carriage of revenue traffic. So that all aspects of the operation, safety and the functions of operating the railway, are in conformity with the proper standards of safety, if this is what your question relates to.

Mr. Skoberg: In that respect then, sir, I am wondering whether or not you have a seniori-

[Interprétation]

M. MacMillan: Non, cela n'était pas injuste.

M. Skoberg: A votre avis, combien de conditions ont été imposées aux entrepreneurs par les ingénieurs du projet du C.N., en les menaçant d'avoir recours à la clause 16 du contrat?

M. MacMillan: Je ne connais pas de cas où l'on a menacé d'avoir recours à l'article 16.

M. Skoberg: Est-ce qu'il y a des employés travaillant pour ce projet qui n'est toujours pas terminé et qui sont payés par un entrepreneur du nom de R. F. Welch. Est-ce que ce nom vous dit quelque chose, M. MacMillan?

M. MacMillan: Dans ce concept, je ne sais pas quelle est la réponse à votre question, mais il y a un monsieur du nom de Welch, je ne connais pas ses initiales, qui de temps à autre fait les travaux à forfait pour les diverses sociétés des Chemins de fer canadiens en autant que je sache. Il peut avoir obtenu des contrats pour le Grand Lac des Esclaves mais je ne sais pas vraiment.

M. Skoberg: Je demande très spécifiquement si oui ou non ceux qui sont employés là, à la construction de cet embranchement du Grand Lac, sont payés par l'entrepreneur en question et, si c'est bien le nom que j'ai entendu.

M. MacMillan: Si vous voulez dire les personnes qui s'occupent de l'exploitation de la ligne, non, elles sont employées par les Chemins de fer nationaux du Canada.

M. Skoberg: Pourriez-vous me dire s'il y a une partie qui relève du code uniforme des règles d'exploitation.

M. MacMillan: Il y a eu un ordre partiel émis à ce sujet par l'ancien conseil du comité du chemin de fer pour l'exploitation de cette ligne en vertu de la Loi sur les chemins de fer encore classée comme ligne en construction. Cet ordre a été émis par le Comité pour le transport des marchandises si bien que tous les aspects des opérations, sécurité et exploitation sont conformes aux normes ordinaires de sécurité.

M. Skoberg: Alors, à cet égard-là, je me demande si, oui ou non, il y a un système de

[Text]

ty roster on the Great Slave Lake operation in respect of craft employments?

Mr. MacMillan: Presumably, when you use the word "seniority", you are thinking in terms of whether or not the employees on this railway are organized, and to the best of my knowledge the answer to the question is no, they are not. That is something that is for the future.

You may remember that in the operation of this railway, particularly the northern segments of it, we embarked upon—I would not like to give it the wrong context—an experiment. We have taken into the employ-

• 1000

ment of the company a number of Eskimos. We have brought them down from the north country and have put them through an extensive and in many ways a very intensive training period. They are doing a very large portion of the work in the north end.

Mr. Skoberg: I am sure, Mr. MacMillan, that we appreciate action by the CN, but I am sure you also appreciate the fact that Eskimos or anybody else are entitled to a seniority protection clause whether they are organized or not. I am wondering who determines the hiring of these people regardless of their nationality or what part of the country they come from? Who determines their classification and whether or not they have any protection to employment once they are hired.

Mr. MacMillan: This would be done by the local management.

Mr. Skoberg: Strictly the local management?

Mr. MacMillan: Oh, yes.

Mr. Skoberg: Mr. Chairman, I think I will leave it at that, but at this time I am going to move a motion because some change of thought is quite apparent here in so far as the implementation of Clause 16 of these contracts that have been signed by contractors in the construction of the Great Slave Lake portion of the Canadian National is concerned. I believe it is most important that this Committee have before them people who are fully familiar with the construction phase of that portion of the road.

I move:

That the Standing Committee on Transportation and Communications call as witnesses on Tuesday, May 13, 1969, at 9:30 a.m., those contractors available, that were engaged in the construction of the Great Slave Lake Railway and were

[Interpretation]

rotation en fonction de l'ancienneté sur cet embranchement pour ces hommes de métier?

M. MacMillan: Lorsque vous parlez d'«ancienneté», je suppose que vous voulez savoir si les employés de ce chemin de fer sont syndiqués, la réponse est non à ma connaissance. C'est quelque chose à considérer dans l'avenir.

Dans l'exploitation de ces lignes de chemins de fer surtout pour les sections du nord, on s'est embarqué dans une entreprise, je n'ose dire une expérience. Nous avons embauché un bon nombre d'Esquimaux en

les faisant venir du nord. Nous leur avons fait subir une période de formation intensive et très complète et ils assurent une bonne partie des travaux dans l'extrémité nord de la ligne.

M. Skoberg: Alors, M. MacMillan, je suis certain que vous vous rendez compte quand même du fait que même les Esquimaux ont droit à la protection, au point de vue ancienneté, qu'ils soient organisés ou non. Je me demande qui détermine l'embauchage de ces personnes, abstraction faite de leur nationalité on de quelle partie du pays ils proviennent. Est-ce qu'ils ont de la protection au point de vue emploi, une fois embauché, et qui détermine leur catégorie?

M. MacMillan: Cela relève de la direction locale.

M. Skoberg: Seulement la direction locale?

M. MacMillan: Oh, oui.

M. Skoberg: Monsieur le président, je pense que je vais laisser la question là, mais il est absolument clair qu'il y a eu un changement de la politique en ce qui concerne la mise en vigueur de l'article 16 de ces contrats qu'ont signés les entrepreneurs en construction pour la construction de la voie du National-Canadien vers le Grand lac des Esclaves. Il importe que ce Comité puisse communiquer avec des personnes qui connaissent cette étape de la construction. Je propose, que:

Le Comité permanent des transports et des communications appelle comme témoins, le mardi 13 mai 1969, à 9 heures trente, les entrepreneurs engagés à la construction du chemin de fer vers le Grand lac des Esclaves qui se sont

[Texte]

subject to the invoking of Clause 16 of their contracts by the CNR; and further:

That a suitable date be arranged for the CNR Management along with their project engineer responsible for the performance of the contractors, to appear before this Committee to deal exclusively with the alleged claims of the contractors in the construction of the Great Slave Lake Railway, a part of the CNR Railway system.

I would just like to say a few words, Mr. Chairman, before you continue with the vote. I believe everyone here is fully familiar with the fact that both the previous Minister of Transport and the House Leader indicated that when the CN estimates are before us we will have ample opportunity to deal with these alleged claims; I am not saying they are legitimate claims, that will have to be determined by the Committee.

I suggest that members of this Committee are strictly in order in asking witnesses to appear to discuss this. Many of the other committees have done this, they have invited, and requested, individuals to appear before their committees. We would be benefitted by the complete story of all of this carrying on in 1961, 1962 and 1963, and back in those years.

I would ask this Committee to support this motion. It is just a straight case of trying to have the contractors here that are suggesting they have been badly done through the invoking of Clause 16 of the contract. In that way then we could finalize that portion.

As to the second portion of the motion, Mr. Chairman, I have left it so a suitable date could be arranged so that CN management could have those people here who are thoroughly familiar with that particular project. I would not expect Mr. MacMillan or anyone else here to be thoroughly familiar with the questions that have been asked because they are not on the job and they would not know what is really happening in that particular area.

I would ask, Mr. Chairman, that the members of this Committee confirm what has already been said could be done in this Committee by the previous Minister of Transport and the House Leader.

The Chairman: Mr. Allmand?

Mr. Allmand: This motion is a serious one; however, I do not think we should take the time to debate it right now. We have the President and officials of the CNR before us and, perhaps, we could discuss it later in the

[Interprétation]

crus lésés par l'article 16 de leurs contrats par le CN.

Comparerait aussi la direction du National-Canadien chargée du rendement des entrepreneurs, à la date appropriée, afin que le Comité traite exclusivement des revendications des entrepreneurs en ce qui concerne la construction du chemin de fer du Grand lac des Esclaves, qui fait partie du réseau du National-Canadien.

J'ai quelques mots à dire avant qu'on passe à la mise aux voix. Je vois que tout le monde, ici, sait que l'ancien ministre des Transports et le Leader à la Chambre nous ont dit que lorsque nous aurons en main les prévisions budgétaires du CN, nous aurons tout le temps voulu pour examiner toutes les revendications. Je ne dis pas que ces revendications sont fondées, ce sera au Comité de statuer sur cette question.

Je dirais que les membres du Comité ont parfaitement le droit d'exiger que les témoins comparaissent afin qu'on discute de cela. D'autres Comité ont fait cela. Il nous serait utile de prendre connaissance de tout les événements des années 1961 à 1963.

Je demande au Comité d'appuyer cette motion, car il s'agit tout simplement de convoquer les entrepreneurs qui se croient lésés par l'invocation de l'article 16. Ainsi nous pourrions boucler cette affaire. Quand au deuxième point de la motion, je l'ai rédigé pour qu'on fixe une date appropriée pour que le CN convoque les gens qui connaissent bien ce chantier. Je ne m'attends pas que M. MacMillan ou quelqu'un d'autre ici en sache suffisamment à ce sujet, car ils n'étaient pas sur les lieux.

Monsieur le président, je demande que les membres de ce Comité confirment ce que l'ancien ministre des Transports et le Leader à la Chambre ont dit que ce Comité avait le droit de faire.

Le président: Monsieur Allmand?

M. Allmand: Cette motion est bien sérieuse, mais ce n'est pas le moment de la débattre ici où nous avons le président et certains fonctionnaires des Chemins de fer Nationaux. On pourrait peut-être mettre cela aux voix plus

[Text]

day and vote on it. There are many implications of the motion which I would like to look into before voting on it. I wonder if we could not leave it and continue with our questioning of the officials of the CNR. We have a meeting scheduled for this afternoon and this evening and, perhaps, when the witnesses have left, we can discuss the merits of the motion.

I propose we do that, Mr. Skoberg, because I am just not prepared to vote on that right now. I did not come prepared to vote on that type of motion this morning; I came to question the officials of the CNR and I have prepared questions in that respect. I would like to do a little bit of research on this and come back, and either vote for or against it. If the members of the Committee do not seem to want to do that by consent, I merely move that we refer the motion made by Mr. Skoberg to the steering committee for consideration, and I believe that is a nondebatable motion.

The Chairman: Just a minute. Mr. Nesbitt, please?

Mr. Nesbitt: Mr. Chairman, I would just like to say that I really do not think this catches anyone by surprise because this has been under discussion informally by members of the Committee for a number of months. It was my understanding from conversations at both meetings of the steering committee and previous meetings, of course, and informal conversations with the House Leader and others, that there would be an opportunity of going into this matter very fully.

Actually, I can understand, perhaps, Mr. Allmand's objection, that he might not want to vote on the motion right at this particular minute, he may wish to consult with others in that regard. I would hope, Mr. Chairman, that Mr. Skoberg's motion could be voted upon today some time. We have three meetings scheduled for today and I think that the matter should be disposed of. If anyone wants time to consider the matter we could, perhaps, vote on it at the end of this meeting; if not, perhaps at the meeting this afternoon. I think that would be agreeable.

In view of the undertakings that have been made by the House Leader and the former Minister of Transport, and others, I hope this matter can be gone into. If there is some question about the date, I do not know, I cannot speak for the mover, Mr. Skoberg, but I would suppose that if the date May 13 were not suitable, perhaps some other date could be arranged.

I think this matter has been put off for quite a long time now and as there has been

[Interpretation]

tard dans la journée. Il y a des conséquences à cette motion dont je voudrais discuter avant de voter. Je me demande si on ne pourrait pas continuer l'interrogatoire des fonctionnaires du CN. Alors, plus tard on pourra peut-être discuter du mérite de la motion.

C'est cela que je propose, monsieur Skoberg, car je ne suis pas prêt à voter tout de suite. Je ne suis pas venu ici prêt à voter sur une telle motion ce matin. Je suis venu pour questionner les fonctionnaires du CN et j'ai préparé des questions pertinentes. Je voudrais examiner la chose plus à fond avant de voter pour ou contre. Si les membres du Comité ne veulent pas consentir à cela, je propose que la motion de M. Skoberg soit remise au comité de direction. Je crois que c'est une motion qui ne demande pas de débat.

Le président: Une minute; Monsieur Nesbitt, s'il vous plaît?

M. Nesbitt: Monsieur le président, je voudrais simplement dire que ce n'est pas une question qui nous surprend. On en a parlé officieusement, entre membres du Comité, depuis quelques mois. Et, si j'ai bien compris, lors des deux réunions du comité de direction et à d'autres réunions, et lors de conversations avec le Leader à la Chambre, et d'autres on aura l'occasion d'examiner toute cette question en détail.

Je comprends l'objection de M. Allmand, qui ne voudrait pas voter tout de suite sur cette question, qui voudrait peut-être consulter d'autres personnes à ce sujet. J'espère bien qu'on puisse mettre la motion de M. Skoberg aujourd'hui. Il y a trois séances prévues, et il me semble qu'on devrait avoir l'occasion d'en décider. Si quelqu'un a besoin de temps pour y penser, on pourrait mettre la motion aux voix à la fin de cette séance ou au début de la séance de l'après-midi. Je crois que cela est acceptable.

Vu ce qu'ont dit le Leader et le ministre des Transports, et d'autres aussi, j'espère qu'on pourrait examiner la question. S'il y a des doutes quant à la date, je ne sais pas, je ne peux pas parler au nom de celui qui a proposé la motion. On pourrait fixer une autre date que le 13 mai.

Il me semble qu'on a remis cela trop souvent et que puisque l'on a déjà décidé

[Texte]

agreement that it would be gone into we should decide today, so that the various parties concerned can arrange to be here on some specific day in the future, whether it is May 13 or not, I do not care. I think it should be decided on, and I hope that that could be arranged. I might say, that as far as I am concerned, I am fully in support of Mr. Skoberg's motion.

The Chairman: Mr. Skoberg, would you agree to let it stand until later this day? I would like to consider your motion a little further, too.

Mr. Skoberg: Yes, Mr. Chairman. That is all right as long as we know it is going to be considered at the 3.30 sitting of this Committee. I would like to say that every other committee of this House is able to call witnesses and this is all the motion is doing. It is not confirming or denying anyone anything.

I would like to remind this Committee that since we got started we have been into trouble right up to our ears over little things that really do not mean too much. I can appreciate Mr. Allmand's position, but really when he reads the motion I think he will realize that it does not say that much other than we will be able to dig further into the situation that has existed. I will certainly agree to let it stand until 3.30 this afternoon.

Mr. Allmand: Mr. Chairman, I will then withdraw my motion to refer it to the steering committee if we can delay it until the end of the day.

Mr. Skoberg: Not until the end of the day, Mr. Chairman, just until Mr. Allmand has had a chance to do his "research".

Mr. Allmand: The purpose of my request was that we should not delay the questioning of the witnesses while they are here. I think we could finish with the witnesses and then deal with this particular matter.

The Chairman: Mr. Émard.

M. Émard: Monsieur le président, je regrette, mais je suis nouveau à ce Comité. C'est la première fois que je siège ici, et je ne suis pas au courant de la motion dont on parle. M. Nesbitt a dit tout à l'heure qu'on en avait parlé dans des débats précédents. J'aimerais savoir où je pourrais me référer pour lire ce qui a été discuté au Comité des Transports et des Communications au sujet de cette motion. C'est la première fois que j'en entends parler. Je ne sais pas si je serai prêt à voter à 3 heures cet après-midi. Cela me semble très important. S'il faut qu'on convo-

[Interprétation]

d'étudier la question, nous devrions faire notre choix aujourd'hui, afin que les intéressés puissent venir comparaître plus tard, soit le 13 mai ou un autre jour. Il faut faire notre décision, à mon avis. Quant à moi, j'appuie ce qu'a dit M. Skoberg.

Le président: Monsieur Skoberg, êtes-vous d'accord qu'on remette cela à plus tard dans la journée? Je voudrais considérer votre motion, moi aussi.

M. Skoberg: Oui, monsieur le président. Je suis d'accord, à la condition qu'on étudie la motion à la séance de 15:30. Tous les autres comités de la Chambre convoquent des témoins, c'est ce que veut faire cette motion. On ne confirme et on ne refuse quoi que ce soit à qui que ce soit.

Je veux simplement rappeler au Comité qu'on a eu toutes sortes de problèmes au sujet de choses qui ne sont pas vraiment importantes depuis le début des séances. Je comprends la position de M. Allmand, mais quand il lira la motion, il verra qu'elle nous permet tout simplement d'examiner plus à fond les revendications et les plaintes. Je suis d'accord qu'on remette cela à cet après-midi.

M. Allmand: Monsieur le président, je retire donc ma motion voulant qu'on renvoie le tout au comité directeur, si nous pouvons remettre cette question à la fin de la journée.

M. Skoberg: Pas jusqu'à la fin de la journée, monsieur le président, simplement jusqu'à ce que M. Allmand fasse des recherches sur la question.

M. Allmand: Ce que je voulais, c'est qu'on ne retarde pas les questions, pendant que les témoins sont ici. Il faut en finir avec les questions, puis nous verrons à cette motion.

Le président: Monsieur Émard.

Mr. Émard: Mr. Chairman, I'm sorry, but I am new on this Committee. This is the first time that I sit here, and I am not aware of the motion we are discussing. Mr. Nesbitt said a while ago that it had been discussed in previous debates. I would like to know where I could look for information in order to read what was discussed on the Committee on Transport and Communications in regard to this motion. This is the first time I have heard of it, and I do not know if I will be ready to vote at 3 p.m. That seems very important to me. If we are to have witnesses

[Text]

que des témoins pour tous les griefs qu'on peut avoir contre le Canadien-National, on ne finira pas d'écouter des témoins. Je me demande si la motion est importante et je voudrais savoir où je pourrais me renseigner à ce sujet.

Le président: Monsieur Émard, on a déjà soulevé la question au Comité pour demander à la Chambre que les témoins soient entendus à ce sujet. Mais le bien-fondé de la question n'a jamais été discuté au Comité.

M. Émard: J'ai cru comprendre, tout à l'heure, que M. Nesbitt avait dit que la question avait été discutée au Comité des Transports et des Communications.

Le président: Pas le bien-fondé de la question.

Not the merit of the questions.

Mr. Skoberg: On a point of order, I believe the motion does not say to ask the House. Other committees do not ask the House to have witnesses. We have heard in the House consistently by responsible ministers that we as committees have the right to determine who we will have before us as witnesses, and this is all it is saying. It is not determining, and I am sure the member will realize after he hears the claim of both the CNR and the contractors involved in this particular dispute that we will determine then what goes on. We are not prejudging in the motion. We are just asking to have a witness.

Mr. McGrath: Mr. Chairman, as I understand it and as is the practice in committees of the House, any member can move a motion to call a witness and when he does so he takes full responsibility for his action. The motion is automatically accepted by the Chair and the question is put without debate. This is the only committee that seems to depart from the procedure because we have members on this committee who insist in behaving in a most narrow partisan way.

Mr. Rock: There was an impression left here by Mr. Skoberg and also by Mr. Nesbitt that we have discussed this quite often here in Committee. This is the first time I have heard of it here.

This is the impression, Mr. Nesbitt. If it was discussed in the steering committee, and we are not aware of this, it is something else. I do not know what goes on in the steering committee. Mr. Skoberg has not mentioned at all here today even what the problem is.

[Interpretation]

here for all the grievances that may be held against the CN, we will be hearing witnesses until Doomsday. If the motion is that important I would like to know where I can get information on the subject.

The Chairman: Mr. Émard, the question was already raised in Committee to ask the House to have witnesses here for this purpose. But there never was a discussion on the merits of the question, in the Committee.

Mr. Émard: I thought I understood, a moment ago, that Mr. Nesbitt had said that the question had been discussed in the Committee on Transport and Communications.

The Chairman: The merits of the question have not been discussed.

M. Skoberg: Dans un rappel à l'ordre, je crois que la proposition ne mentionne pas qu'il faille en appeler à la Chambre. Les autres comités ne demandent pas à la Chambre d'avoir des Témoins. Des ministres responsables, de la Chambre, nous ont dit qu'en tant que Comité, on a le droit de choisir les témoins que l'on veut entendre. Ce n'est pas choisir, et je suis certain que le député sera convaincu après avoir entendu les revendications du C.N. et des entrepreneurs concernés dans cette discussion; on déterminera alors ce qui en est, nous ne préjugeons pas la proposition. Nous demandons seulement de convoquer un témoin.

M. McGrath: Monsieur le président, si je comprends bien, la pratique des comités de la Chambre veut que tout membre puisse proposer la convocation d'un témoin et s'il le fait il devient responsable de ses agissements. La proposition est automatiquement acceptée par le président et la question est posée sans discussion. C'est le seul comité qui semble ne pas suivre la procédure, car il y a ici, des membres qui insistent pour se comporter d'une façon étroitement partisane.

M. Rock: M. Skoberg et M. Nesbitt nous ont donné l'impression que cette question avait été assez souvent discutée au Comité. Mais, c'est la première fois que j'en entends parler.

C'est mon impression, monsieur Nesbitt, si on a discuté au comité permanent et que l'on ne nous en a pas parlé, c'est une autre affaire. Je ne suis pas au courant de ce qui se passe au Comité permanent. M. Skoberg n'a pas dit aujourd'hui, de quel problème il s'agissait.

[Texte]

Mr. Skoberg: Mr. Chairman, if I may, I am sure that if Mr. Rock will go back and read the minutes of this Committee since he has come on it, this very same thing has been discussed, namely when we will hear the claims of the contractors in regard to the construction of the Great Slave Lake portion of the railway. It is in the minutes. I know nothing more about it than Mr. Rock does. Mr. Rock has been on the committee many years.

The Chairman: Would you agree to leave it stand until 3.30 this afternoon?

Some hon. Members: Agreed.

Mr. Horner: I would like to deal with the annual reports, Mr. Chairman. My first question concerns the item in the 1968 financial statement, and I imagine also in the 1967 statement, dealing with the subsidies or payments from the federal government. It is my impression that under the National Transportation Act, these subsidies or payments would diminish. Have they been diminishing according to the procedure that was set out in the National Transportation Act?

Mr. MacMillan: That is correct, Mr. Horner. If you look on page 6 of the report under the section entitled Federal Government Payments, in the little table you will find 1968 and 1967 at the top of the column. In 1967 the payments relating to the National Transportation Act are shown as \$63.1 million. In 1968 they reduced by \$8 million down to \$55.1 million.

Mr. Horner: Yes, but then for the Maritime Freight Rates Act I see a smaller reduction and in fact an increase in Newfoundland and P.E.I. Steamship Services. Could you explain that?

Mr. MacMillan: Yes. That is because both of these are under statutes different from the subsidies which are referred to and were referred to in the National Transportation Act. The Maritime Freight Rates Act stands on its own feet and was not subject to the statutes.

Mr. Horner: Would you break up that \$29.4 million in 1968 and \$28.1 million in 1967, the

• 1015

difference between what went to Newfoundland and what went to the P.E.I. Steamship Services?

[Interprétation]

M. Skoberg: Monsieur le président, si M. Rock lit le procès-verbal, on verra que l'on a discuté de cette même question, à savoir le moment où l'on entendrait les revendications des entrepreneurs en ce qui concerne la construction de la portée du chemin de fer au Grand lac de l'Esclave. C'est inscrit dans le procès-verbal. Je n'en connais pas plus long que M. Rock et il est au Comité depuis de nombreuses années.

Le président: Alors voulez-vous laisser la question en suspens jusqu'à 3 h. 30.

Des voix: D'accord.

M. Horner: Ma première question a trait à la déclaration de 1968 et 1967 qui concerne les subventions accordées par le gouvernement fédéral. Il me semble que, d'après la Loi nationale sur les transports, toute subvention serait réduite. Est-ce que les subventions ont été réduites suivant la procédure établie dans la Loi des transports?

M. MacMillan: Oui, monsieur Horner. Si vous regardez la page 6 du rapport, l'article intitulé Subventions fédérales, vous trouverez au tableau au haut duquel vous verrez 1968, 1967. En 1967, les subventions au titre de la Loi sur les transports étaient de \$63.1 millions. En 1968 elles ont été réduites de \$8 millions, elles étaient donc de \$55.1 millions.

M. Horner: Mais, en ce qui concerne la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes, la diminution est moindre et, il y a même une augmentation pour la desserte maritime de Terre-Neuve et de l'Île du Prince-Édouard. Pouvez-vous expliquer cela?

M. MacMillan: Oui, c'est dû au fait que ces deux provinces ont des règlements différents en ce qui concerne les subventions dont on parle dans la loi nationale sur les transports. La loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes est indépendante et n'a pas été soumise aux règlements.

M. Horner: On sait que \$29.4 millions ont été accordés en 1968 et 28.1 en 1967. Pourriez-vous alors nous dire quel montant a été

versé pour la desserte maritime de Terre-Neuve et quel montant a été versé pour la desserte maritime de l'Île du Prince-Édouard?

[Text]

Mr. MacMillan: Can you do that Mr. Corner?

Mr. Corner: In 1968 the subsidy pertaining to the vessel operation between North Sydney and Newfoundland amounted to about \$163 million. The subsidy relating to Newfoundland coastal service amounts to \$7.7 million and the subsidy relating to Prince Edward Island car ferries was \$5 million.

Mr. Horner: There is no subsidy allotted to the inner operations in the Province of Newfoundland at all. Am I right in that or wrong? On the railroad.

Mr. MacMillan: No, none whatever.

Mr. Horner: There have been complaints regarding freight going from North Sydney to Port aux Basques in Newfoundland. What are the advantages of boxcar movement over truck transport on that ferry service? Would that \$16.3 million be for freight handling by boxcar on the ferry service?

Mr. Corner: This is ferry vessel operations.

Mr. Horner: In other words—I do not want to be anything but correct—that \$16.3 million is a direct subsidy to boxcar movement, in a sense, on that vessel. What we in the Transport Committee found in our travels to the Maritimes and to Newfoundland was a great desire to use less-than-cargo load lots, and it was much easier to get these lots on trucks than it was on boxcars. But the ferry charge on a truck load or a partial truck load going across is far greater—in fact it was practically prohibitive—than on a boxcar. One of the questions I asked myself was why this was. Is it because of the \$16.3 million subsidy that the boxcar movement gets?

Mr. MacMillan: No, no. The situation that prevails here is that in the agreement which brought about Confederation, the water portion of the journey from North Sydney, to any point in Newfoundland or returning it to the mainland, was to be regarded as straight rail mileage, not related to the fact that traffic moved by ship at all. The consequences of this are that carload freight moves across exactly on the same principle as it does on the main line on the mainland or for that matter the trackage on the Island itself. The subsidy is in direct relationship to the cost of operation of the ferries, and that again is pursuant to the Confederation agreement.

[Interpretation]

M. MacMillan: Pouvez-vous, monsieur Corner?

M. Corner: En 1968, la subvention accordée à la desserte maritime entre Sydney-Nord et Terre-Neuve était d'environ 16.3 millions de dollars. Les subventions accordées aux services de côtières de Terre-Neuve s'élevaient à 7.7 millions de dollars et, les subventions accordées aux transbordeurs de l'Île du Prince-Édouard s'élevaient à 5 millions de dollars.

M. Horner: Il n'y a pas de subventions accordées aux services internes de Terre-Neuve, au chemin de fer. Ai-je raison ou ai-je tort?

M. MacMillan: Vous avez raison, il n'y a pas de subventions.

M. Horner: Il y a eu des plaintes en ce qui concerne le transport des marchandises allant de Sydney-Nord à Port aux Basques situé à Terre-Neuve. Quels sont les avantages du transport par fourgons sur le transport par camion, dans ce service de transbordement. Le montant de \$16.3 millions serait-il le coût du transport des marchandises par fourgons, dans les services de transbordement.

M. Corner: Il s'agit d'un service de transbordement.

M. Horner: Autrement dit, je voudrais que ce soit juste de dire que le montant de \$16.3 millions est une subvention directe au transport par fourgons. Nous avons découvert, au cours de nos voyages dans les Maritimes et à Terre-Neuve, que nous voulions nous servir d'un chargement incomplet et, il était plus facile d'avoir ces chargements par camions que par fourgons. Mais les frais de transbordement d'un chargement de camion sont plus élevés que ceux d'un chargement de fourgon. Je me suis posé la question à savoir pourquoi cela était ainsi. Est-ce à cause de la subvention de \$16.3 millions accordée au transport par fourgons?

M. MacMillan: Non, non. Dans l'accord de la Confédération, le parcours maritime entre Sydney-Nord et tout point de Terre-Neuve devait être considéré comme un voyage par train, uniquement. On ne tenait pas compte du fait que l'on faisait un bout de trajet par bateau. Par conséquent, les marchandises sont transportées exactement de la même façon que sur les lignes principales du continent ou de l'île même. La subvention est alors en rapport direct avec le coût du transbordement; et ceci fait suite à l'accord de la Confédération.

[Texte]

Mr. Horner: Could you give the Committee some idea as to whether your train service in Newfoundland is operating at a profit or loss? I am not talking about passenger service. I am talking about total train service.

Mr. MacMillan: We do not normally break our accounts down in that particular way, Mr. Horner. I would make a guess that the railway in Newfoundland is in much better health than it was 10 years ago because the volume of traffic has increased substantially. One would expect that its position would be much better.

• 1020

Mr. Horner: In looking at your over-all expenses, I see where you had a decrease in train miles and an increase in gross ton miles. Would this have some relation to the railway line abandonment, to your discontinuing of the railways?

Mr. MacMillan: No, I think it is more likely and more directly related to the fact that in recent years we have increased the carrying capability of the rolling stock. That is one reason. Another is that in 1968 the trains were longer than they were in previous years.

Mr. Horner: I have one further question in regard to finance and I speak now of the over-all debt of the railroad. This was refinanced, was it, a number of years ago?

Mr. MacMillan: In part, yes, it was.

Mr. Horner: You still have interest on the debt amounting to \$70.4 million; is this correct?

Mr. Corner: That is correct, sir.

Mr. Horner: Your net operating loss was less than that, actually? Am I right or wrong?

Mr. Corner: Well, in that...

Mr. Horner: I mean revenue.

Mr. MacMillan: You will recall that I said in my little opening statement that our net income prior to interest was about \$41.25 million. That is shown on the table on page 5 which is the first table in the Annual Report. The net income before interest on debt is shown at \$41.2 million and the interest on debt was \$70.4 million, so that there was a deficit of \$29.2 million. That you will notice is to be compared with the interest on debt in 1967 of \$65.1 million, and it is the same debt. It is just the refinancing of the debt.

Mr. Horner: It is the refinancing and the increased interest rates?

[Interprétation]

M. Horner: Pourriez-vous nous dire si votre service de chemin de fer de Terre-Neuve est en déficit ou non? Je ne parle pas du transport des voyageurs, mais simplement du service de chemin de fer.

M. MacMillan: Normalement nous n'avons pas de déficit dans ce domaine, monsieur Horner. Je pourrais vous dire que la situation des chemins de fer à Terre-Neuve est bien meilleure qu'il y a 10 ans, car la circulation a augmenté en volume, de façon importante. Et on prévoit une amélioration.

M. Horner: Considérant les frais généraux, vous avez eu une réduction de la distance parcourue par les trains et une augmentation de tonnage brut par mille. Est-ce que cela a un rapport avec l'abandon de la ligne de chemin de fer?

M. MacMillan: Non, ça se rapporte plus directement au fait que depuis quelques années nous avons augmenté la capacité du matériel roulant; c'est une raison. L'autre raison est que, en 1969, les trains étaient plus long qu'auparavant.

M. Horner: Une autre question en ce qui concerne le financement. Je vous parle maintenant de la dette générale des chemins de fer. Elle a été refinancée, il y a quelques années, n'est-ce pas?

M. MacMillan: Elle l'a été, oui, en partie.

M. Horner: Vous payez toujours de l'intérêt \$70,400,000; c'est exact, cela?

M. Corner: C'est exact, monsieur.

M. Horner: Votre perte nette d'exploitation a été en fait moins élevée que cela? Est-ce que j'ai raison?

M. Corner: Bien, en tant...

M. Horner: Je veux dire le revenu.

M. MacMillan: Vous vous rappellerez que j'ai dit dans ma déclaration d'ouverture que notre revenu net avant intérêt était de \$41,250,000. Ceci apparaît dans le tableau à la page 5, le premier tableau du rapport annuel. Le revenu net avant intérêts sur la dette est de \$41,200,000 et l'intérêt est de \$70,400,000 ce qui laisse un déficit de \$29,200,000. Vous constaterez que ceci se compare avec les intérêts sur dette en 1967 de \$65,100,000 et c'est la même dette. C'est le refinancement de la même dette.

M. Horner: C'est le refinancement avec l'accroissement des taux d'intérêt?

[Text]

Mr. MacMillan: Increased interest rates, that is correct.

Mr. Horner: They are causing that to increase.

Mr. MacMillan: Yes, there has been no new debt added as you probably remember for, I think, nine years. The debt is the same. We have not borrowed any money.

Mr. Horner: Mr. Chairman, I have more questions on freight and freight traffic, but if it is the Committee's procedure to deal with the first section of the annual Report first, the "Finance Review", that is all the questions I have on financial review. When you move into "Carload Freight", would you put me down then?

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I have a supplementary to what Mr. Horner has been asking on the CNR debts. Could Mr. MacMillan tell us what portion of that \$70 million and of the previous year's \$65 million is still the debts of rail lines taken over into the CN system up to and including 1923?

Mr. MacMillan: We are not really able to break it down in accordance with your question or to answer the question specifically, but in one of the tables at the end of the annual Report you will find the total debt tabulated. This appears on page 40. The position with regard to the old properties is basically that there was no depreciation accrued at any point in time by the companies which now constitute the Canadian National until the middle of the war when we began to accumulate depreciation accrued on rolling stock.

Since that time with the introduction of the uniform code of railway accounting by the then Board of Transport Commissioners, we began to accumulate depreciation on the fixed plant. The situation was that as the years went by there were no depreciation funds with which to repair the ravages of time and obsolescence. There ought to have been. That is really the situation. In other words, the debt was not properly serviced. That is a very broad-gauge answer to your question.

• 1025

Mr. Benjamin: You are saying, sir, that the servicing of the debt regarding the depreciation on that has been done since about the middle of the war?

Mr. MacMillan: Yes, that is correct. It began in 1943, I think.

[Interpretation]

M. MacMillan: A des taux plus élevés d'intérêt, c'est exact.

M. Horner: Ils causent cette augmentation.

M. MacMillan: Oui, il n'y a pas eu de dettes nouvelles depuis, je crois, neuf ans, comme vous vous rappelez sans doute. Non, on n'a pas fait d'autres emprunts. La dette est la-même.

M. Horner: Monsieur le président, j'ai d'autres questions sur le transport des marchandises mais si le Comité veut passer tout d'abord à la première section du Rapport annuel intitulée «situation financière», je n'ai pas d'autres questions pour l'instant. Lorsque vous passerez à «Marchandises», mettez-moi sur la liste, s.-v.-p.?

M. Benjamin: Monsieur le président, j'ai une question supplémentaire à celles qu'a posées M. Horner à propos des dettes du National-Canadien. M. MacMillan pourrait-il nous dire quelle portion de ces 70 millions de dollars et des 65 millions de l'année précédente représente encore les dettes de chemins de fer absorbés dans le réseau du National-Canadien jusqu'à et y compris 1923?

M. MacMillan: On ne peut réellement pas faire une ventilation conformément à votre question, mais vous trouverez dans un tableau à la fin du rapport annuel le total calculé à la page 40. En ce qui concerne les vieilles propriétés, la position de base est qu'il n'y a pas eu de dépréciation accumulée en aucun temps par les compagnies qui constituent maintenant le National-Canadien jusque vers le milieu de la guerre, lorsque nous avons commencé à accumuler une certaine dépréciation accumulée du matériel roulant.

Depuis cette date avec l'introduction du code de standard des chemins de fer par la Commission des transports d'alors, nous avons commencé à accumuler la dépréciation sur nos immeubles. La situation était que, au fil des années, on manquait de fonds de dépréciation qui pourraient nous permettre de payer les pertes par l'usure, etc. Autrement dit, la dette n'a reçu le service approprié. C'est une réponse très générale à votre question.

M. Benjamin: Vous dites, monsieur, que le service de la dette au sujet de la dépréciation a été fait depuis environ le milieu de la guerre?

M. MacMillan: Oui, c'est exact. En 1943, en effet.

[Texte]

Mr. Benjamin: Is the major portion of this debt, half or three-quarters or all roughly, even though it has been refinanced, debts of to and including 1923? Is this where most of this debt originates?

Mr. MacMillan: I am reminded that in our discussions regarding recapitalization the figure we used then was about \$1 billion or \$1.1 billion. I think that perhaps is the ballpark figure you are seeking.

Mr. Benjamin: That is the debts of the old railways. If my memory serves me correct, I would like to have it confirmed if any of you gentlemen can remember, was there a moratorium declared on some of this debt back about 1953 or 1954?

Mr. Vaughan: It was the 1952 Canadian National Railways Capital Revision Act I think you are referring to when the debt at that time was divided half into shareholders' equity which you will see in the accounts in the back of the Report. The debt then on which interest would be paid was put at about \$635 million. In addition, at that time there was \$100 million debenture that you will find in the Capital Revision Act of 1952 on which there was a moratorium of interest until 1972.

Mr. Benjamin: I do not expect you to have it now, but could you make available to the members of the Committee a list of these debts, the origin of them, who holds these bonds, and who holds the liabilities? What I mean is a breakdown of them, the original dates. There may have been subsequent refinancing dates.

Mr. MacMillan: I think our problem is that this is a very complex question. It really goes to the root of the discussions which we have been having with the government relative to recapitalization. Our position at previous committee meetings has had to be that the discussions were being continued, and the actual impact and material had never been released. We have never released this material because of the confidential character of the discussions. It would be probably quite difficult for us to specifically produce the material which you ask. I wish we could do it easily, but we cannot because it is very confusing. Actually, I think that if we did produce it, it would be necessary for us to have prolonged discussions about it before we would be able to convey an understanding of the problem to you.

[Interprétation]

M. Benjamin: La majeure partie de cette dette, la moitié ou les trois-quarts ou même toute la dette, même si elle a été refinancée, était-elle les dettes des chemins de fer? Alors la dette qui ont été absorbés dans le réseau jusqu'à et y compris 1923? Est-ce là l'origine de gros de cette dette?

M. MacMillan: Je me rappelle que dans nos discussions sur la recapitalisation, nous avions un chiffre d'un milliard de dollars environ. C'est là le chiffre que vous cherchez sans doute.

M. Benjamin: Alors, si je me rappelle bien, si je me souviens bien, est-ce qu'on a déclaré un moratoire sur cette dette en 1953 ou 1954, par exemple?

M. Vaughan: Je crois que vous parlez de la Loi sur la revision du capital des chemins de fer nationaux du Canada de 1952, lorsque la dette à cette époque a été divisée en deux, la moitié en avoir des actionnaires que vous trouverez dans les comptes à la fin du rapport. La dette alors sur laquelle on paierait de l'intérêt a été établie à 635 millions de dollars. De plus, à cette époque, il y a une émission de débentures de 100 millions de dollars que vous trouverez dans la Loi sur la revision du capital de 1952 sur laquelle on a suspendu l'intérêt jusqu'en 1972.

M. Benjamin: Vous ne l'avez pas sans doute mais est-ce que vous pourriez donner au Comité une liste de ces dettes, et l'origine des dettes ainsi que les possesseurs des obligations émises? Une ventilation de ces dettes, les dates originales, ainsi que les dates de refinancement.

M. MacMillan: Il me semble que notre problème consiste en ceci, c'est une question très compliquée. Qui est fondamentale aux discussions que nous menons avec le gouvernement au sujet de la recapitalisation. Aux réunions antérieures du Comité on a prétendu que les discussions devraient être continuées. On n'a jamais publié ces chiffres en raison de la nature confidentielle des discussions. Il nous serait difficile de vous donner la documentation que vous exigez. On ne peut pas le faire facilement, c'est très confus. Je pense qu'il nous faudrait de longues discussions avant de pouvoir faire comprendre le problème.

[Text]

Mr. Benjamin: Mr. Chairman and Mr. MacMillan, I have had the feeling for a long time, and I would be interested in your impressions of this, that the Canadian National Railway system has been operating under a financial handicap that no other enterprise to my knowledge is expected to do, and that some measures need to be taken. It seems to me that the CNR is held up as a horrible example to the public in Canada every year of what it costs the taxpayer, and yet most years you showed good operating profits. Yet by the time you are through paying off these handicaps which are 50 or more years old Parliament has to vote money.

It seems to me that we are long overdue to take a thorough look at the bonded indebtedness of the system. I would like to hear, if you wish to express them, the feelings of the management and of yourself on this situation. Have you any suggestion of what can be done to improve it?

• 1030

Mr. MacMillan: I have to say, of course, that we are very conscious of the burdens under which we operate and we are particularly conscious in these years when the interest rate continues to climb. If one were to look very briefly on page 46, there is one column, about the middle, entitled "Interest on Debt". If you were to take the year 1960 as a base and a point of beginning you will find that the interest on debt in 1960 was \$61,-023,000; 1968, the interest on that was \$70,451,000.

It is the same debt, and the increase of almost \$10 million is related entirely to an increase in the interest rates applicable to it.

Mr. Benjamin: There is nothing new about most of this debt; it is not an increase in debt. You said earlier we have not increased our borrowing.

Mr. MacMillan: It is exactly the same, we have not borrowed any money.

Mr. Benjamin: As these bonds mature you refinance and hence you have to pay higher interest rates?

Mr. MacMillan: That is right.

Mr. Horner: The debt does not increase but the loan does.

Mr. MacMillan: That is right, Mr. Horner. As a matter of fact, we paid some of it back not a great deal but about \$80 million.

[Interpretation]

M. Benjamin: Monsieur le président, monsieur MacMillan, j'ai eu l'impression depuis longtemps que les Chemins de fer nationaux fonctionnaient à un désavantage financier et on ne s'attend pas à ce que les industries fonctionnent de cette façon, il faut que des mesures soient prises. Il me semble qu'on désigne les Chemins de fer nationaux à tous les ans comme étant un mauvais exemple de la façon dont une industrie doit fonctionner et de la façon dont on doit utiliser les deniers publics. Il y a des désavantages qui durent depuis une cinquantaine d'années. Le Parlement doit toujours fournir les fonds. A mon avis, il est temps que nous étudions ces désavantages du système. J'aimerais que vous nous exprimiez vos idées, est-ce que vous avez des suggestions pour l'amélioration de la situation?

M. MacMillan: Je dois dire que nous sommes très conscients du système sur lequel nous fonctionnons. Si on examine brièvement la situation, à la page 46, il y a une colonne intitulée «Intérêt de la dette». Si on prend l'année 1960 comme base, si on remonte au commencement, on verra que l'intérêt sur la dette était de \$61,023,000 en 1960; en 1968, l'intérêt sur la dette était de \$70,451,000 environ.

C'est la même dette, et l'augmentation se rapporte principalement à une augmentation dans les taux de l'intérêt applicable.

M. Benjamin: Il n'y a rien de nouveau à propos de cette dette; ce n'est pas une augmentation de la dette. Vous avez dit, plus tôt, que nos emprunts n'avaient pas augmenté?

M. MacMillan: C'est exactement la même chose, nous n'avons rien emprunté.

M. Benjamin: Au fur et à mesure que ces obligations, deviennent payables, vous renouvez l'emprunt et vous aurez à payer un plus grand taux d'intérêt?

M. MacMillan: C'est juste.

M. Horner: Contrairement à l'emprunt, la dette n'augmente pas.

M. MacMillan: C'est exact, monsieur Horner. Nous en avons même remboursé une partie, ce n'est pas beaucoup, mais environ 80 millions de dollars.

[Texte]

Mr. Benjamin: It would seem that some of this original investment then over this length of time has been paid and repaid three times over. They are still collecting. Mr. MacMillan, I do not express to be any expert on these kinds of complicated financial matters, but essentially is it fair to the system that this load perpetuates itself?

Mr. MacMillan: Fair is a relative term. We have lived with this for a long, long period of time. I have become accustomed to it, I suppose that is the best answer. We know it is burdensome but it has not inhibited our determination to try to put the property into the black and pay our debts. We have had these discussions from time to time over the years about refinancing and our conclusions are that we are occupying our time intelligently by delving into the mechanics and efficiency of the management. That is what we do.

Mr. Trudel: I, for one, want to compliment the system and particularly your passenger service. I hope you keep giving priority to service before profit, but, again, I think this is just perpetuating itself. I do not see how you are ever going to get out from under. You can do all the refinancing in the world as long as it is continually at higher interest rates.

Mr. MacMillan: We are delighted with your sympathy and welcome your support.

Mr. Howe: Looking at that same table it is rather interesting to notice that from 1944 down to 1952 the interest rate was cut in half.

Mr. MacMillan: Yes, it was but you recall that in 1952 there was the recapitalization and also during those years the rate of interest declined. Interest was very, very low.

Mr. Trudel: But your recapitalization did not pay off, dit it?

Mr. MacMillan: Recapitalization got rid of some of the debt. It was converted from debt to...

Mr. Trudel: Your interest rates have increased?

Mr. MacMillan: Oh, that is since then.

Mr. Trudel: Some \$200 million or \$300 million were written off at that time, where they not?

Mr. MacMillan: Yes.

[Interprétation]

M. Benjamin: Il semblerait que l'on a payé une partie de cet investissement a été réglé deux ou trois fois. Et ils continuent de recevoir des intérêts. Monsieur MacMillan, je ne prétends pas être un expert dans ces questions de finances assez compliquées, mais, au fond, il est juste de permettre que cette perte se perpétue?

M. MacMillan: Le mot juste est relatif. Nous avons supporté cela depuis si longtemps que nous nous sommes habitués, c'est la meilleure solution. Nous savons que c'est un fardeau mais ceci ne nous a pas découragé dans nos efforts de payer nos dettes. Nous avons des discussions de temps en temps au sujet des refinancements et nous avons conclu que nous travaillons intelligemment en essayant d'améliorer le fonctionnement du système. Voilà ce que nous faisons.

M. Trudel: Pour ma part, j'aimerais vous féliciter dans vos efforts de fournir le meilleur service possible aux voyageurs. J'espère que le service aura la priorité sur les profits, mais, je le répète, nous ne cessons de payer des intérêts. Je ne vois pas comment vous pourrez vous en sortir. Vous pouvez faire tous les refinancements que vous voulez, pourvu que ce soit à des taux d'intérêts élevés.

M. MacMillan: Nous sommes heureux de voir que vous partagez notre opinion et accueillerons avec plaisir votre appui.

M. Howe: Je me rapporte à ce tableau et je vois que de 1944 à 1952, l'intérêt a été réduit de moitié.

M. MacMillan: Oui, c'est ça, mais si vous vous souvenez, il y a eu en 1952 une recapitalisation et pendant ces années-là, le taux d'intérêt avait diminué. Les intérêts étaient très bas.

M. Trudel: Mais votre recapitalisation n'a pas porté fruits, n'est-ce pas?

M. MacMillan: Non, mais nous nous sommes débarrassés de certaines dettes.

M. Trudel: Le taux d'intérêt a augmenté n'est-ce pas?

M. MacMillan: Oui, depuis ce temps-là!

M. Trudel: A cette époque-là, n'a-t-on pas amorti quelque 200 ou 300 millions de dollars?

M. MacMillan: Oui.

[Text]

The Chairman: Mr. Gillespie.

Mr. Gillespie: May I ask a supplementary, Mr. Chairman? I am still a little bit confused on this question of reducing debt over this period, Mr. Chairman. I wonder if Mr. MacMillan could explain the situation to me. I am looking at page 34 of the Annual Report of 1967 and page 40 of the Annual Report of 1968, both of which are entitled Long Term Debt. On the upper portion of page 34 of the 1967 Report the outstanding bonds at Decem-

• 1035

ber 31, 1966 are shown at \$1,327,485,264. During the year they were decreased by \$128,767,000 so that at the end of the year they were \$1,198,718,264. However, during that same period of time there was an increase in Government of Canada Loans and Debentures of \$200,639,659. So there was a net increase in Long Term Debt during that period of \$71,872,659; that is 1967.

Now if we look at 1968 there is a similar situation it seems to me. You start with the same \$1,198,718,264 on bonds. There is a reduction of \$65,815,000 in those bonds during the year and we end up with \$1,132,903,264. Again, during that same period Government of Canada Loans and Debentures increased by \$140,663,024, so there is a net increase pretty close to \$75 million on that year's transactions. Following the questions a moment ago, it seems to me that rather than seeing the debt being reduced in fact, it is increasing.

Mr. MacMillan: This is the global debt of the railway and the explanation of that is, those issues which matured in the calendar year 1967 were refinanced. Mr. Corner would be able to give you this is chapter and verse but I am going to begin and then see if I am correct. They were refinanced and moved down into the Dominion of Canada Loans, and that would be applicable to both years.

At the same time, you will remember that Canadian National has been the vehicle for the financing of Air Canada's capital program and that is done through the agency of the Minister of Finance and the additions would be money which Canadian National borrowed on behalf of Air Canada and transferred to Air Canada. In the tables in both reports there is at one point an indication of the amount of interest which Air Canada pays to us in respect of its debt. Where about is that, Mr. Corner?

Mr. Corner: That is on page 37, Mr. MacMillan.

[Interpretation]

Le président: Monsieur Gillespie.

M. Gillespie: Puis-je poser une question supplémentaire, monsieur le président? Je suis un peu mêlé dans cette question d'amortissement de la dette. Je me demande si M. MacMillan pourrait me l'expliquer. J'ai devant moi la page 34 du rapport annuel de 1967, et la page 40 du rapport de 1968 qui sont tous deux intitulés «Dettes à long terme». Dans la partie supérieure de la page 34 du rapport de l'année 1967, les obligations

en circulation jusqu'au 31 décembre 1966 se montent à \$1,327,264. Au cours de l'année ce chiffre a diminué de \$128,767,000 pour atteindre \$1,198,718,264 à la fin de l'année. Cependant, au cours de cette même période, les emprunts et obligations non garanties du gouvernement du Canada ont accusé une augmentation de \$200,639,659. Ce qui veut dire que l'augmentation nette de la dette à long terme durant cette période était de \$71,872,659; cela est pour 1967.

Maintenant si nous considérons l'année 1968, la situation ne change pas. Vous commencez par le même chiffre \$1,198,718,264 en obligations. On constate une réduction de \$65,815,000 dans les obligations durant l'année et nous arrivons à \$1,132,903,264. Durant la même période, une fois de plus, les emprunts et obligations non garanties du gouvernement ont augmenté de \$140,663,024, ce qui indique une augmentation nette de 75 millions de dollars sur les transactions de cette année-là. Pour reprendre la question s'il y a un moment, il me semble qu'au lieu de voir la dette diminuer, elle augmente.

M. MacMillan: C'est la dette globale, des chemins de fer, et ça s'explique par le fait que ces émissions qui ont échoué au cours de l'année civile 1967 ont été refinancées. Monsieur Corner pourrait peut-être vous donner tous les détails, mais je vais commencer et je verrai si j'ai raison. Elles ont été refinancées et incorporées aux prêts du gouvernement et cela s'applique aux deux années. En même temps il faut se rappeler que le National canadien a participé au financement du programme d'immobilisation d'Air Canada par l'entremise du ministère des Finances et ces suppléments seraient les fonds que le National canadien aurait empruntés au nom d'Air Canada et transférés à Air Canada. Vous verrez dans les tableaux des deux rapports, à certains points un chiffre représentant les intérêts qu'Air Canada nous verse pour sa dette. Où peut-on trouver ces chiffres, monsieur Corner?

M. Corner: A la page 37, monsieur MacMillan.

[Texte]

Mr. MacMillan: Page 37.**Mr. Corner:** At the bottom there, you will see the item, Interest Charges.**Mr. MacMillan:** Yes. This is the 1968 Report. Air Canada interest paid to the railway amounted to \$18,241,522. That is to be compared with \$13,857,462 paid in the previous year. So there is a clear indication of additional debt because the interest total increased by \$4.5 million. That is the explanation.**Mr. Gillespie:** Could one say, looking at page 38 where it shows under Source and Application of Funds, advances to Air Canada, \$75,000,000. . .**Mr. MacMillan:** That is right.**Mr. Gillespie:** . . . during the course of the year 1968. Does that \$75,000,000 offset the increase in Long Term Debt.**Mr. MacMillan:** That is correct.**Mr. Gillespie:** Then the balance of the CN system excluding Air Canada did not increase its debt during 1968?**Mr. MacMillan:** Not at all.**Mr. Gillespie:** What about 1967?**Mr. MacMillan:** The same thing is true of 1967. There has been no increase in the Canadian National Debt since 1960, I think it is 1960. The fact is, as I intimated in an aside a little while ago, rather than increasing it, we did pay back over a hundred million.**Mr. Gillespie:** Debt charges?**Mr. MacMillan:** Yes, and they have continued to increase.**Mr. Gillespie:** Thank you Mr. Chairman.**The Chairman:** Mr. Thomas?**Mr. Thomas (Moncton):** Yes Mr. Chairman. As I understand it, this is now on just the list of financial aspect. I have just one brief question, then, to Mr. MacMillan. I think the impression is generally that your passenger services have been declining and this is the sick part of the railway, you might say. Passenger revenues are down. Is this quite fair? The report indicates that passenger services are down some \$13 million compared to 1967 which is quite a drop, but as you point out in your report, 1967 was an unusual year. Ac-

[Interprétation]

M. MacMillan: Page 37.**M. Corner:** Au fond de la page vous pouvez lire «Intérêts».**M. MacMillan:** Oui. Il s'agit du rapport 1968. Les intérêts payés par Air Canada aux chemins de fer se sont montés à \$18,241,522, comparativement à 13,857,462 pour l'année précédente. Par conséquent, ceci indique que la dette a augmenté car le total de l'Intérêt a augmenté de 4.05 millions de dollars.**M. Gillespie:** A la page 38, là où il est écrit «Provenance et affectation de fonds, 75 millions de dollars, pourrait-on dire. . .**M. MacMillan:** Oui.**M. Gillespie:** . . . au cours de l'année 1968. Ces 75 millions de dollars compensent-ils l'augmentation de la dette à long terme?**M. MacMillan:** C'est exact.**M. Gillespie:** Donc, la balance du système du National Canadien, Air Canada mise à part, n'a pas augmenté sa dette durant l'année 1968?**M. MacMillan:** Pas du tout.**M. Gillespie:** Et l'année 1967?**M. MacMillan:** C'est la même chose pour 1967 aussi. Il n'y a pas eu d'augmentation dans la dette des chemins de fers nationaux depuis 1960. Je pense que c'est 1960. Et nous avons remboursé une partie de la dette au lieu de l'augmenter. Plus de 100 millions de dollars.**M. Gillespie:** Des intérêts?**M. MacMillan:** Oui, et ils n'ont cessé d'augmenter.**M. Gillespie:** Merci monsieur le président.**Le président:** Monsieur Thomas?**M. Thomas (Moncton):** Oui monsieur le président. Si je comprends bien, ce que nous discutons à présent c'est l'aspect financier. J'ai une question très brève à poser à monsieur MacMillan. On a généralement l'impression que les services aux passagers ont décliné et c'est le mal qui affecte les chemins de fer. Dans ce rapport on indique que les revenus des services aux voyageurs ont diminué d'environ 13 millions de dollars comparativement à l'année 1967, ce qui constitue une grande baisse. Mais vous avez fait remarquer que l'année 1967 était une année

[Text]

tally passenger services are up over 1966 are they not?

• 1040

Mr. MacMillan: They are about at the same level as they were in 1966. As you said, 1967 was an abnormal year and we tried to do our level best to move those who wished to move during Centennial Year and also to go to Expo, but in actual miles of operated, in 1966 we carried on 21.2 million train miles, and in 1968 in round figures exactly the same 21.1 million train miles. The locomotive miles in the two years were almost identical. The passengers carried in 1966 were about 130.8 million passenger-car miles. In 1968 it fell off slightly, down to 127.8 million passenger-car miles.

Mr. Thomas (Moncton): Mr. MacMillan did the introduction of new passenger tariffs, the red, white, and blue fares, give your passenger volume a lift over previous years and encouraged people to use your passenger services?

Mr. MacMillan: Yes, the introduction of the various innovations did increase our passenger carrying. Perhaps the single greatest impact was the red, white and blue fare structure. This had the effect of either generating passenger travel on the railway or bringing back those people who had gone elsewhere, the other things we have done have all had some part to play in it.

Mr. Thomas (Moncton): This leads me to my next question. I do not know whether it is fair or not but you have probably heard, as we all have, the statement which has been made several times, and the impression seems to be that the CNR is downgrading passenger services to discourage people from using the passenger trains, and recent experience tends to bear that out. I am thinking of the difficulty that is encountered in booking reservations on passenger trains and the difficulty in getting meals on those trains. For example, on the Maritime service out of Halifax people have to stand in line until 9 o'clock in order to get their dinner served to them. This is certainly not the way to encourage people to use passenger services. Do you think this is a fair criticism?

Mr. Macmillan: Of course, a very abnormal situation prevails today because we are faced with a national strike by Air Canada, so the demands on the railway are very, very heavy

[Interpretation]

particulière. En fait, les services aux voyageurs accusent une augmentation comparativement à l'année 1966, n'est-ce pas?

M. MacMillan: Elle est à peu près au même niveau qu'en 1966. 1967 comme vous le savez, a été une année plus anormale, nous avons fait notre possible pour transporter ceux qui voulaient faire des voyages pendant l'année du centenaire, et se rendre à l'Expo, mais en ce qui concerne nos opérations de l'année 1966, nous avons eu 21.2 millions de trains-milles, et en 1968, en chiffres ronds exactement la même chose, c'est-à-dire 21.1 millions de trains-milles. Les milles-locomotives pour les deux années étaient à peu près la même chose. Le nombre de voyageurs transportés en 1966 était environ de 130.8 millions de voyageurs-milles et même en 1968 il y a eu une diminution. 127.8 millions de voyageurs-milles.

M. Thomas (Moncton): Monsieur MacMillan, est-ce que l'introduction des nouveaux tarifs, rouge, blanc, bleu, a augmenté le nombre de voyageurs par rapport aux années antérieures et encouragé les gens à utiliser vos services-voyageurs?

M. MacMillan: Oui, l'introduction des diverses innovations a augmenté le nombre de voyageurs. Il semble que le facteur le plus important a été la structure des voyages bleus, blancs, et rouges, en encourageant plus de gens à voyager par chemin de fer et en attirant de nouveau aux chemins de fer ceux qui avaient adopté d'autres modes de transport. Les autres innovations ont aussi joué un certain rôle.

M. Thomas (Moncton): Ce qui m'amène à ma prochaine question. Je ne sais pas si c'est juste ou non, mais vous avez probablement entendu dire, comme nous tous, car on l'a répété à plusieurs reprises, que le chemin de fer national diminue la qualité des services-voyageurs pour décourager les gens de voyager par chemin de fer, et mon expérience récente semble le prouver. Je pense aux difficultés de faire des réservations et d'obtenir des repas sur ces trains. Sur le service des Maritimes qui part d'Halifax, par exemple, il y a des gens qui font la queue jusqu'à 9 heures pour se faire servir à dîner. Ce n'est certainement pas la façon d'encourager les gens à voyager par chemin de fer. Croyez-vous que ces critiques sont justifiées?

M. MacMillan: La situation est très anormale aujourd'hui à cause de la grève à Air Canada et, par conséquent, le fardeau qui retombe sur les chemins de fer est extrême-

[Texte]

and we do not have the facilities with which to meet this emergency, they just do not exist. So, we do have that problem. Undoubtedly the trains from the Maritimes are crowded, as they are from every other part of Canada, but any allegation that we are intentionally downgrading our service is quite wrong.

As a matter of policy we have not intentionally done anything to downgrade the service. As a matter of fact, our objective, where we are providing passenger service, is to provide good passenger service. We try very hard to do that.

Mr. Thomas (Moncton): Would this not be an excellent time to recover some of that lost market? Here is a perfect opportunity, your chief competitor is out of business. Knowing that this strike was coming, would this not have been the time to arrange for extra equipment? I understand the Ocean Limited out of Halifax was four hours late yesterday because there was not enough equipment to haul the cars. It seems to me this is a lack of foresight. You knew this strike was coming up.

Mr. MacMillan: The problem, of course, is that railway passenger equipment is just not available, and this is one of the major problems in the railway passenger business. There is no residual pool of equipment to which one can go. Also, there was no clear-cut indication that there was going to be a strike. There is always the possibility of a strike in any labour problem, certainly, but you cannot get equipment on a week's notice, by any means.

Mr. Thomas (Moncton): I just have one final question. I believe there is a lack of overnight service in some areas. Is it possible to increase your overnight service? I know it is a matter of equipment, but if the railway is making a \$17 million or \$18 million operating profit possibly it is in a position to add equipment instead of cutting down on it. Would the introduction of more overnight service...

• 1045

Mr. MacMillan: Basically, overnight services have ceased to be required by the bulk of the travelling public. There are some people who will use overnight services but the number is declining all the time.

Mr. Thomas (Moncton): That is all.

Mr. Émard: Mr. MacMillan, under the item "Other" there is shown an amount of revenue

20193—3½

[Interprétation]

ment lourd et nous n'avons pas les installations nécessaires pour faire face à cette situation d'urgence. Il y a donc des problèmes. Il ne fait pas de doutes que les trains des Maritimes sont bondés comme dans toutes les autres parties du Canada, mais de là à dire que nous faisons exprès pour diminuer la qualité du service, il y a une marge.

Par principe, nous n'avons jamais volontairement fait quoi que ce soit pour en diminuer la qualité. De fait, notre objectif, là où nous offrons un service-voyageurs, est de fournir le meilleur service possible.

M. Thomas (Moncton): Ne serait-ce pas une occasion de reprendre une partie de la clientèle que vous aviez perdue? C'est une occasion rêvée, car votre principal concurrent a dû fermer ces portes. Comme vous saviez que cette grève allait se produire, est-ce que vous n'auriez pas pu vous arranger pour obtenir du matériel supplémentaire? J'ai entendu dire que Océan Limité est parti d'Halifax avec quatre heures de retard hier parce qu'ils n'avaient pas de locomotives. Il me semble qu'il y a un manque de prévoyance. Vous saviez qu'il allait probablement y avoir une grève.

M. MacMillan: Le problème est qu'il n'y a pas de matériel à la portée de la main, et c'est un des problèmes des services-voyageurs par chemin de fer. Il n'y a pas de mise en commun du matériel au repos. D'autre part, nous n'étions pas certains qu'il y aurait une grève. Il y a toujours une possibilité de grève dans tous les secteurs, mais on ne peut pas acheter du matériel à une semaine d'avis.

M. Thomas (Moncton): Encore une question. Je pense qu'il n'y a pas de service de wagons-lits dans certaines régions. Est-ce qu'on ne pourrait pas accroître ce service? Je sais que c'est une question de matériel, mais si la compagnie tire des bénéfices d'exploitation de l'ordre de \$17 ou \$18 millions, je crois qu'elle serait en mesure d'ajouter des wagons-lits plutôt que d'en réduire le nombre. Est-ce que l'introduction d'un service de wagons-lits...

M. MacMillan: Au fond, c'est que le public qui voyage ne veut pas profiter des services de wagons-lit. Il y en a qui en profitent, mais leur nombre diminue toujours.

M. Thomas (Moncton): C'est tout.

M. Émard: M. MacMillan, à la rubrique «Autre», on voit un revenu de 35 millions de

[Text]

of \$35 million. Is the communications system specified under this amount?

Mr. MacMillan: Would you answer that, please, Mr. Corner?

Mr. Corner: It is mainly subsidies for the vessel operations, which is included in that.

Mr. Énard: Under what amount would you find the revenues that come from the operations of your telecommunications system?

Mr. Corner: It is shown in "Other Income". If you will turn to page 37 of the 1968 Report, towards the bottom you will see the heading "Other Income", and in 1968 the telecommunications department had a net profit of \$8,654,140, compared with \$7,311,635 in 1967.

Mr. Énard: Would you say the operation of your telecommunications system has been very profitable in the past five or six years?

Mr. MacMillan: The profit ratio has improved in each of the last five or six years, yes.

Mr. Énard: Do you intend to pursue this venture in telecommunications?

Mr. MacMillan: Yes, we do.

Mr. Énard: Will you have anything to do with the satellite that will be put up shortly?

Mr. MacMillan: Yes, we shall. At least we anticipate that we shall and, as you may know, in collaboration with Canadian Pacific Telecommunications and the Trans-Canada Telephone System we hope to participate in the satellite.

Mr. Énard: I have been reading some reports of the Canadian transportation research forum that is presently being held, and in the *Montreal Gazette* of this morning there is a statement by your Vice-President for Corporate Lending and Finance, Mr. Bandeen. It reads:

...one reason for continuing operation of passenger rail service in Canada was to accommodate people who don't want to fly. He added that the subsidy to keep the railways going was one of the country's "worst examples of misappropriation of transportation resources".

Is this the general view of the authorities of the CNR?

Mr. MacMillan: I saw the headline just as I was coming to the building. I have not read

[Interpretation]

dollars. Le système de communications est-il compté à ce poste?

M. MacMillan: Voulez-vous répondre, s'il vous plaît, monsieur Corner?

M. Corner: Il s'agit surtout de subventions pour les services navals.

M. Énard: Où se trouvent les chiffres du revenu provenant de l'exploitation du système de télécommunications?

M. Corner: A la rubrique Autres revenus nets, si vous voulez bien vous reporter à la page 37 du rapport de 1968, vous verrez, au bas de la page, «Autres revenus nets». Le service des télécommunications a eu un bénéfice net de \$8,654,140 en 1968 comparativement à \$7,311,635 en 1967.

M. Énard: Est-ce que l'exploitation du service de télécommunications a été très rentable depuis cinq ou six ans?

M. MacMillan: Le revenu a augmenté chaque année.

M. Énard: Est-ce que vous avez l'intention de poursuivre l'exploitation des télécommunications?

M. MacMillan: Oui.

M. Énard: Est-ce que vous participez au lancement du satellite?

M. MacMillan: Oui, du moins nous prévoyons le faire, et comme vous le savez, nous espérons participer aux opérations du satellite en collaboration avec le réseau de télécommunications du Pacifique-Canadien et le Réseau téléphonique transcanadien.

M. Énard: J'ai lu certains rapports du colloque sur les recherches en matière de transport au Canada et dans la *Gazette* de Montréal de ce matin, votre vice-président, M. Bandeen, a fait une déclaration, et je cite:

...«Une des raisons pour laquelle nous désirons continuer à fournir les services-voyageurs était de transporter les personnes qui ne veulent pas voyager par avion. Il ajoute que les subventions des chemins de fer représentent «pires exemples de mauvaise gestion des ressources affectées aux transports».

Est-ce que cette opinion est partagée par toute la direction du National-Canadien?

M. MacMillan: J'ai vu les manchettes en rentrant dans l'édifice. Je n'ai pas lu l'article,

[Texte]

the story but I would say that no doubt that statement was made in an academic atmosphere. I think that Mr. Bandeen was going to the University of Toronto, or something in Toronto, in the last day or so and he was to be a panelist. I anticipate that in the course of the panel discussion they got into the theory of national economics, and it would be in that context the statement was made.

To be honest about it, I do not know what he said, but I saw the headline. I think the headline was to the effect that both railways should get out of the passenger business.

Mr. Émard: That is right.

Mr. MacMillan: One can make an argument to that effect if one is dealing exclusively with this question—and many other questions—on a strictly technical basis. I would be very much surprised if he categorically stated it the way it is quoted.

I think it is much more likely that it was within the framework of his saying that it should not be the responsibility of the railways to assume all the losses which flow from the passenger business, and I think there are many other instances in which a similar statement could be made—the statement you quoted a little while ago—that it was economic waste, if there is such a thing. Any subsidy is in that category. I think that is what it was. It is not the policy of the Canadian National or any other railway I know of to categorically say that they are going to get out of the passenger business. No one that I know of has ever made such a statement.

Mr. Émard: I am glad to hear that.

Mr. MacMillan: I do not think I have ever heard them say it, either.

Mr. Émard: In this age of advanced technology it seems that more and more industries are spending more money on research. I was appalled to hear one of these experts this morning at this forum state that in the transport industry the percentage of the money that is spent on research only amounts to one-half of 1 per cent.

This is another statement that I would like to read to you:

According to most of the researchers the establishment of a national research facility as their first requisite for future advancement and co-ordination of effort.

• 1050

Do you believe that in the transport industry there should be more money spent on research as is done in most industries?

[Interprétation]

mais je dirais que cette déclaration a été sans doute faite dans un contexte académique. Je crois que M. Bandeen allait participer à un colloque à l'université de Toronto, ou quelque part à Toronto où il devait faire partie du groupe de discussion. J'imagine qu'au cours de la discussion, ils ont entamé un débat sur l'économie nationale, et ce serait dans ce contexte qu'il a fait cette déclaration.

Je dirai franchement que je ne sais pas ce qu'il a dit, mais j'ai vu la manchette qui disait que les deux compagnies de chemins de fer devraient abandonner le service-voyageurs.

M. Émard: C'est exact.

M. MacMillan: Et on pourrait argumenter en ce sens si on abordait cette question, et beaucoup d'autres, sur une base purement technique. Je serais très surpris d'apprendre qu'il ait dit exactement ce qu'on rapporte.

Il est fort probable qu'il a dit cela dans le contexte où ce ne serait pas aux chemins de fer d'assumer toutes les pertes entraînées par le service-voyageurs, et je vois beaucoup d'autres circonstances où l'on pourrait faire une déclaration de ce genre relative au gaspillage économique, si gaspillage économique il y a. Toutes les subventions entrent dans cette catégorie. Je crois qu'il faut le voir dans ce contexte. Ce n'est pas la politique du Canadien national, ni des autres chemins de fer, de dire catégoriquement qu'ils vont se retirer du service-voyageurs. Personne n'a fait une telle déclaration à ma connaissance.

M. Émard: Je suis heureux de l'apprendre.

M. MacMillan: Je ne crois pas l'avoir entendu dire non plus.

M. Émard: Dans notre ère de technologie avancée, il semble que les industries consacrent de plus en plus d'argent à la recherche. Et j'ai été renversé d'apprendre ce matin qu'un de ces experts au même colloque a déclaré que le pourcentage des sommes consacrées à la recherche dans l'industrie des transports n'atteint que 0.5 p. 100.

Voici une autre déclaration que je voudrais vous lire:

D'après la majorité des chercheurs, «la création d'un laboratoire national de recherches est la première condition aux progrès et à la coordination des efforts.»

Dans l'industrie des transports, croyez-vous qu'on devrait dépenser plus d'argent pour la recherche que dans les autres industries?

[Text]

Mr. MacMillan: Yes I do, but one has to be very careful in using percentages because we are a service industry and the product which we manufacture is transportation and we deal in very large volumes. The opportunities for the freeing of moneys with which to carry on research are not nearly as great as they are in many other industries.

We do conduct research and development and we have references to this in the annual report at page 22. We probably do as much in this way as any railway in North America. I would not like to be categorical about it, but that is my impression. We would be less than intelligent if we did not agree that the more money which is spent on research the better.

Mr. Émard: I think it is agreed, sir, that you do as much as any other railway in America, but the problem, to me, seems to be whether this is enough in your industry if you wish to compete with all other kinds of transportation?

Mr. MacMillan: I think that is correct. I think that is a sound observation.

Mr. Émard: Do you intend to spend more money on research in the near future?

Mr. MacMillan: Yes, we are very hopeful of doing that.

The Chairman: Mr. McGrath.

Mr. McGrath: Thank you, Mr. Chairman. First of all, Mr. Chairman, if you will allow me to make an observation, I would like, when Mr. MacMillan and the senior officials are here, to pay tribute to your Ottawa representative, Mr. Walter Smith, who is doing a tremendous job for the railway and certainly is very obliging and accommodating to Members of Parliament and who has been following this Committee with a great deal of patience.

I have a question regarding Marine Services. On page 27 you show statistics for some services, but not for others and I would like to know why. For example, you give passenger statistics for the Northumberland Strait service, yet you follow up with a comment on the Yarmouth, Nova Scotia to Bar Harbor, Maine service without giving statistics.

● 1055

Mr. MacMillan: I do not really know the answer. My guess is that there is nothing in it other than the fact that we could not put all

[Interpretation]

M. MacMillan: Oui, mais il faut y aller avec beaucoup de prudence lorsqu'on a affaire à des pourcentages, parce que nous sommes une industrie de service, et les produits que nous fabriquons, c'est le transport, et notre volume de production est très vaste. Les occasions d'appliquer des sommes à la recherche ne sont pas aussi nombreuses que dans un grand nombre d'autres industries.

Nous faisons des recherches et nous en parlons dans le rapport annuel, à la page 22. Nous faisons probablement autant de recherches dans ce sens que n'importe quelle autre société de chemin de fer d'Amérique du Nord. Je ne voudrais pas être catégorique à ce sujet, mais c'est là mon impression. Nous serions très peu intelligents si nous n'admettions pas que plus on dépense d'argent pour la recherche, mieux l'industrie va fonctionner.

M. Émard: Je crois qu'il est admis, monsieur, que vous en faites autant que n'importe quel autre chemin de fer en Amérique, mais voici le problème à mon avis: est-ce que vous dépensez assez pour faire face à la concurrence des autres modes de transport?

M. MacMillan: Je pense que vous avez bien raison. Voilà une observation juste.

M. Émard: Est-ce que vous avez l'intention de dépenser plus d'argent pour la recherche dans un avenir rapproché?

M. MacMillan: Oui, nous l'espérons bien.

Le président: Monsieur McGrath.

M. McGrath: Merci, monsieur le président. Tout d'abord, j'aimerais, puisque M. MacMillan est ici avec ses fonctionnaires, rendre hommage à M. Walter Smith, votre représentant à Ottawa, qui fait un excellent travail pour les chemins de fer et beaucoup d'efforts pour satisfaire les besoins des députés et qui a accompagné notre Comité, en faisant preuve de beaucoup de patience.

J'ai une question à poser au sujet des services maritimes. A la page 27, vous nous donnez des statistiques pour certains services, mais pas pour les autres, et j'aimerais savoir pourquoi. Par exemple, vous donnez des statistiques sur le nombre de voyageurs qui ont traversé le détroit de Northumberland, mais vous n'en donnez pas pour le service entre Yarmouth, Nouvelle-Écosse, et Bar Harbor, Maine.

M. MacMillan: Je ne sais pas vraiment quelle est la réponse. La seule raison, je crois, c'est que nous ne pouvions pas donner

[Texte]

the statistics in this small report. They would be available.

Mr. McGrath: Mr. Chairman, I have a specific reason for answering that because we have a new service now between Argentina and Sydney which is not dissimilar to the Bar Harbor to Yarmouth service and it is a matter of great interest to some of us that we have the passenger statistics for the Yarmouth to Bar Harbor service because they have made our new service to Argentina a summer service only because of what the railway calls a lack of passenger patronage.

Mr. MacMillan: We can get you the Bluenose carryings. Could we get them for you?

Mr. McGrath: Yes sir, I would like very much to have them. Mr. MacMillan, what bearing does your increasing interest rate on your debt have on your elimination of certain services?

Mr. MacMillan: I would imagine that what you have in mind is the extent to which in the assessment of a particular service we include the interest charges applicable to that service. Would that basically be the question?

Mr. McGrath: Perhaps it is, but just for clarification we had some questions on your growing interest rate. Your net interest on debt this year is \$70,400,000 and my question is related to the fact that in the province of Newfoundland, for example, you give up rail passenger service because you are losing \$1 million a year. Perhaps other services in other parts of the country are being eliminated.

What relation does this have to your growing interest on debt?

Mr. MacMillan: It would have a relationship, but I would think a very minor one, because the extent to which the accounts for a particular branch line would be affected by the increase in interest rate would be very small. We are not able to assign any particular debt to any particular capital asset, and we work on average interest rates which have, of course, increased in the last several years. But the actual dollars flowing from the use of these increased interest rates in terms of a particular facility are not the major elements going to the study as to whether or not it is economical. Do I make myself clear?

Mr. McGrath: Yes sir. In reply to a question to Mr. Horner you stated that traffic had increased considerably in the province of

[Interprétation]

toutes les statistiques dans ce bref rapport. Mais nous avons ces chiffres.

M. McGrath: Monsieur le président, j'ai une raison précise pour poser cette question, parce que nous avons un nouveau service entre Argentina et Sydney qui est à peu près semblable à celui de Bar Harbor et Yarmouth, et nous aimerions bien savoir quelles sont les statistiques pour le service Yarmouth-Bar Harbor, parce que notre nouveau service, à Argentina, est un service d'été seulement, à cause du manque d'encouragement de la part du public.

M. MacMillan: Nous pouvons vous donner les chiffres pour le Bluenose. Nous pouvons vous obtenir ces chiffres.

M. McGrath: Oui. J'aimerais bien savoir quels sont ces chiffres. Monsieur MacMillan, quelle influence l'augmentation du taux d'intérêt de votre dette a-t-elle eue sur l'élimination de certains services?

M. MacMillan: Ce à quoi vous songez, je pense, c'est jusqu'à quel point on tient compte des intérêts qui s'appliquent à l'évaluation de ce service en particulier. Est-ce cela que vous voulez savoir?

M. McGrath: Peut-être, mais pour plus de clarté, nous avons posé des questions sur les taux d'intérêt croissants. L'intérêt net de la dette, cette année, est de \$70,400,000, et ma question porte sur le fait que, dans une province comme Terre-Neuve, par exemple, vous avez abandonné le service-voyageurs parce que vous perdez 1 million environ par an. Et dans d'autres parties du pays, on élimine peut-être d'autres services.

Quel est le rapport entre cette diminution du service et l'augmentation du taux d'intérêt de la dette?

M. MacMillan: Il y a un rapport, mais il est plutôt faible, parce que l'augmentation du taux d'intérêt exerce une influence plutôt faible sur l'abandon des lignes de service. Nous ne pouvons pas attribuer une dette particulière à certaines immobilisations, et nous tenons compte plutôt des taux d'intérêt moyens qui, bien sûr, ont augmenté depuis quelques années. Mais en ce qui concerne les dollars, l'influence de l'augmentation des taux d'intérêt sur telle ou telle ligne n'entre pas tellement en ligne de compte pour ce qui est de la rentabilité. Est-ce que vous avez compris?

M. McGrath: Oui, monsieur. En réponse à une question posée par M. Horner, vous avez dit que le trafic augmentait considérablement

[Text]

Newfoundland. Would you elaborate on that statement? You did not specify: you said traffic.

Mr. MacMillan: No, no I was careful not to because I have lost the percentages, but they are available and we would be delighted to get them for you.

Mr. McGrath: No sir, I did not mean percentage-wise. Would you specify as to the break-down? For example, you said traffic had increased considerably, and I assume from that that you had a considerable increase in your freight traffic.

Mr. MacMillan: Yes, that is correct.

Mr. McGrath: And a decrease in your passenger traffic? Is that correct?

Mr. MacMillan: Yes, there was a decrease in passenger traffic. We are just looking now to see if we do have this material here. We would be very happy to give it to you.

Mr. McGrath: Yes sir, because my question is this: if you were increasing your freight traffic in the province of Newfoundland, surely it is logical to suggest that this perhaps would offset the rather small operating deficit that you have on rail passenger service?

• 1100

Mr. MacMillan: The figure you used a minute ago was \$1 million, representing the loss, and I am not sure that is accurate. But that is a substantial amount.

Mr. McGrath: A little less than \$1 million, actually.

Mr. MacMillan: Nine hundred and eighteen thousand dollars.

Mr. McGrath: That is close enough to \$1 million for a round figure, but you would have to move a great volume of traffic to make up the loss.

Mr. MacMillan: We will give you the freight increases over the years if you wish.

Mr. McGrath: Just as an observation, Mr. Chairman, most public transit systems carrying people show an operating deficit annually. I think it has been generally established, Mr. MacMillan, and you will correct me if I am wrong, only your big inter-urban services, where there is a high density of population, show anything like an operating profit.

Mr. MacMillan: That is correct.

[Interpretation]

dans la province de Terre-Neuve. Je vous prie de nous parler un peu plus sur ce point. Vous n'avez pas précisé; vous avez parlé de circulation d'une façon générale.

M. MacMillan: Non, pas du tout, car j'ai perdu les pourcentages, mais on peut les obtenir, et on se fera un plaisir de vous les procurer.

M. McGrath: Non, je ne parlais pas de pourcentages. Pourriez-vous nous donner une ventilation? Par exemple, vous avez dit que le trafic avait augmenté considérablement. J'en avais donc conclu que ça voulait dire une augmentation considérable du trafic-marchandises.

M. MacMillan: En effet.

M. McGrath: Et une diminution de votre trafic-voyageurs, n'est-ce pas?

M. MacMillan: Oui. Il y a eu une diminution du trafic-voyageurs mais une augmentation marquée du trafic-marchandises. Je vérifie si nous avons les chiffres avec nous. Nous serions heureux de vous les donner.

M. McGrath: Oui, monsieur, parce que je vous demande simplement: si vous accusiez une augmentation du trafic-marchandises à Terre-Neuve, il est logique de supposer que ça compenserait pour le déficit du service-voyageurs?

M. MacMillan: Vous avez dit, il y a une minute, que le chiffre de 1 million de dollars représentait la perte, mais je ne suis pas sûr que ce soit exact. C'est une forte somme.

M. McGrath: A vrai dire, c'est un peu moins d'un million.

M. MacMillan: \$918,000.

M. McGrath: C'est assez près d'un million pour un chiffre rond, mais il faudrait une forte augmentation du trafic pour compenser cette perte.

M. MacMillan: On vous donnera les chiffres pour l'augmentation du trafic-marchandises, si vous le voulez.

M. McGrath: Un dernier commentaire, monsieur le président. Le gros du système de transport public accuse un déficit annuel. Je crois qu'on a démontré, monsieur MacMillan,—et reprenez-moi si je me trompe,—que votre service interurbain à lui seul, n'accuse aucun bénéfice, là où la population est très dense.

M. MacMillan: Oui, en effet.

[Texte]

Mr. McGrath: You are going to get those figures for me?

Mr. MacMillan: Yes we are.

Mr. McGrath: My next question, Mr. MacMillan, is, and again this was in reply to a question from Mr. Horner...

Incidentally, Mr. Chairman, it is 11 o'clock and I move that we adjourn since we are meeting this afternoon and tonight.

The Chairman: A motion of adjournment is not debatable. Is it the feeling of the Committee that we should adjourn?

Mr. Rock: Mr. Chairman, usually we take all day with the CNR.

The Chairman: Order please. We have a motion to adjourn.

Mr. McGrath: May I just make a comment on the motion?

The Chairman: If I do not allow other members, Mr. McGrath, it is hard for me to allow you to comment.

Those in favour of adjourning right away, would you please raise your hands. Those against?

We will carry on till 12.30 p.m.

Mr. McGrath: It is very awkward. I realize it is a motion from the Chair, but I would just like to put on the record for future reference that whoever is responsible on the government side for arranging committee meetings do so, and there is a very heavy schedule of meetings arranged for this morning. It was very specifically mentioned this Committee was to meet from 9.30 to 11.00 and then again at 3.00 and then again at 8.00. But it is quite clear, I think, that whoever coordinates committees...

The Chairman: Just to put the record straight, I do not think 9.30 to 11.00 was mentioned. It was 9.30, 3.30 and 8.00 o'clock.

Mr. McGrath: Mr. Chairman, if I may disagree with you, as I recall, the schedule in the elevators says 9.30 to 11.00.

An hon. Member: That is right. These rules have been laid down by the committee of the House responsible for committees.

Mr. McGrath: I say we will continue this morning but I just say I would hope in future... It is very awkward and I am sure other members here have other committees to attend and I imagine these times are laid down for a special and definite purpose. However, having said that...

[Interprétation]

M. McGrath: Alors, vous allez me donner ces chiffres?

M. MacMillan: Oui.

M. McGrath: Ma prochaine question, monsieur MacMillan, fait suite à une question soulevée par M. Horner. A propos, monsieur le président, il est onze heures, et je propose qu'on lève la séance, parce qu'on se réunit de nouveau cet après-midi et ce soir.

Le président: On ne peut pas débattre une motion d'ajournement. Est-ce que le Comité croit que nous devrions lever la séance?

M. Rock: Monsieur le président, d'habitude on prend toute la journée pour le CN.

Le président: A l'ordre. On a proposé de lever la séance.

M. McGrath: Est-ce que je peux faire une observation sur la proposition?

Le président: Je ne peux pas vous le permettre, monsieur McGrath, puisque je ne le permets pas à d'autres députés.

Ceux qui sont en faveur de l'ajournement, voulez-vous bien lever la main. Ceux qui s'opposent? Nous allons donc continuer jusqu'à 12h30.

M. McGrath: Cela est malcommode. Je sais qu'il s'agit d'une motion de la présidence, mais j'aimerais, aux fins du procès-verbal, déclarer que celui qui établit les horaires des Comités devrait y voir, car il y a plusieurs séances prévues pour ce matin. On nous a bien dit que ce Comité siégeait de 9h30 à 11h puis à 15h, et encore à 19h. Celui qui fixe les horaires, je dois dire ..

Le président: On n'a jamais mentionné la séance de 9h30 à 11h. C'était 9h30, 15h30 et 19h.

M. McGrath: Si je me souviens bien, les horaires affichés dans ces ascenseurs disaient de 9h30 à 11 h.

Une voix: C'est cela. Ces règles ont été établies par le comité de la Chambre approprié.

M. McGrath: Cela est malcommode, et je sais que certains membres de ce comité ont d'autres séances ailleurs, que ces horaires ont un but précis.

[Text]

The Chairman: First of all, it says here on the notice 9.30, 3.30 and 8.00; and in the elevator it says 9.30, 11.00, 3.30 and 8.00. It does not say from 9.30 to 11.00. It has four appointed times instead of three—9.30, 11.00, 3.30 and 8.00.

Mr. McGrath: These rules have been laid down by the co-ordinating committee of the House responsible for all the committees of the House and this Committee has been breaking this rule time and time again and we are meeting too often and too long.

Mr. Chairman, Mr. MacMillan stated, in reply to a question again from Mr. Horner and substantiated by one of the other witnesses, that you did not have a breakdown for your Newfoundland operating expenses for the year; that this was an integrated part of the entire system. On what did you base your submission to the CTC for withdrawal of rail passenger service in Newfoundland?

• 1105

Mr. MacMillan: I would expect that it was the result of a special study that was done on the service. This is what we always do. These studies, as you know, are done in accordance with the specifications set down by the Transportation Commission.

Mr. McGrath: Right, sir. Then there is a breakdown for the operating figures for the Province of Newfoundland?

Mr. MacMillan: Oh, no. That would not embrace the entire operations of Newfoundland. You are talking about the passenger train—the passenger service.

Mr. McGrath: I am talking about the whole system in Newfoundland.

Mr. MacMillan: No.

Mr. McGrath: You are operating a narrow-gauge railway which has a district manager, which has its own accounting procedures, which is in many respects unique and distinct from the rest of the system.

Mr. MacMillan: That is correct.

Mr. McGrath: And I am suggesting to you that there is a breakdown available.

Mr. Vaughan: We do not have a regional profit and loss. The revenues are generated from traffic that flows into Newfoundland and out of Newfoundland and they are all part of system revenues. To look at any particular part we have to do a special, separate analysis.

[Interpretation]

Le président: Tout d'abord, l'avis dit bien 9h30, 15h30 et 19h; dans les ascenseurs, c'est 9h30, 11h, 15h30 et 19h. On ne parle pas de 9h30 à 11h nulle part. Il y a trois heures fixes.

M. McGrath: Ces règles ont été fixées par le comité de coordination de la Chambre, qui s'occupe de tous les comités. Le comité a enfreint ces règles maintes fois; nos réunions sont trop fréquentes et trop longues.

Monsieur le président, M. MacMillan a dit en réponse à une question soumise par M. Horner, et corroborée par un autre témoin, que vous n'aviez pas la répartition des frais d'exploitation à Terre-Neuve pour cette année, que ceci faisait partie intégrante du système entier. Alors, sur quoi est-ce que vous vous êtes fondé dans vos représentations à la Commission canadienne des transports aux fins de retirer le service de voyageurs à Terre-Neuve.

M. MacMillan: C'était sans doute le résultat d'une étude spéciale au sein du service. C'est ce qu'on fait toujours. Ces études, comme vous le savez, sont faites conformément à des spécifications établies par la Commission des transports.

M. McGrath: Bon. Il existe une liste détaillée des frais d'exploitation pour Terre-Neuve, donc.

M. MacMillan: Non, pas pour toutes les opérations de Terre-Neuve. Vous parlez des services passagers.

M. McGrath: Non, je parle de tout le système à Terre-Neuve.

M. MacMillan: Non.

M. McGrath: Vous exploitez un chemin de fer à voie étroite qui a un administrateur régional, qui a son propre système de comptabilité, qui est indépendant du reste du réseau à plusieurs égards.

M. MacMillan: Oui.

M. McGrath: Alors, je vous dis qu'il doit y avoir une répartition des chiffres.

M. Vaughan: Il n'y a pas de pertes ou de profits sur le plan régional.

Les revenus proviennent du va-et-vient à Terre-Neuve et font partie du revenu du réseau entier. Il faudrait faire une analyse à part pour vous donner une telle ventilation de chiffres.

[Texte]

Mr. McGrath: Let me ask you this question directly. Do you have separate figures for your operations in Newfoundland? And if so, will you make them available to the Committee?

Mr. Vaughan: I think, Mr. McGrath, as the President said before when we undertook to look at what traffic figures we could extract from the over-all accounts, we would be able to show you the basis of the observation that we made that traffic had been increasing. It is quite obvious from the vessel movements—more vessels have been put on—that something is going on and that we have more movement there. That was the basis of the observation.

Mr. McGrath: Mr. Vaughan, the basis of my question is really quite simple. If your traffic and your income is increasing in the Province of Newfoundland, why then do you do away with the entire rail passenger service in this part of the system?

Mr. Vaughan: Mr. McGrath, we did talk about this for a day here and I know your view and I think you know mine.

Mr. McGrath: No, I do not, Mr. Vaughan.

Mr. Vaughan: Well, I expressed it at that time. If it was not clear, I am sorry.

Mr. McGrath: What was your view at that time?

Mr. Vaughan: It is in the evidence. I have not seen the evidence.

Mr. McGrath: To facilitate the questioning, would you repeat what your view is?

Mr. Vaughan: If the Committee members will remember, I respectfully made the observation that in view of the fact that we had gone through the procedure that had been laid down by Parliament in a statute in order to deal with a specific matter such as this, and that we had had the judicial hearing or the semi-judicial hearing and a judgment had been rendered, I was not prepared to re-argue the case. And that is the simple position.

Mr. McGrath: You were not prepared to re-argue the case?

Mr. Vaughan: I said I was not prepared to re-argue the case.

Mr. McGrath: You were not prepared, or you felt that you were not legally competent, or that you were not obliged by...

[Interprétation]

M. McGrath: Alors, laissez-moi vous poser cette question. Est-ce que vous avez des chiffres distincts pour votre exploitation à Terre-Neuve? Si vous les avez, est-ce que vous allez les communiquer au Comité?

M. Vaughan: Comme l'a dit le président lorsque nous avons tenté d'étudier la circulation, quant à ce que nous pouvions déterminer à partir du chiffre global, nous pourrions vous dire qu'est-ce qui nous a révélé que la circulation augmente. C'est évident, il y a plus de navires. C'était la base de nos observations.

M. McGrath: Alors, je me fonde sur quelque chose de bien simple lorsque je vous pose la question. Si votre circulation et votre revenu augmentent, à Terre-Neuve, pourquoi allez-vous vous débarrasser entièrement du service de passagers?

M. Vaughan: Monsieur McGrath, on a parlé de cela pendant une journée entière. Je connais votre point de vue et vous connaissez le mien.

M. McGrath: Non, je ne connais pas votre point de vue, monsieur Vaughan.

M. Vaughan: Je vous en ai fait part; je m'excuse si vous avez mal compris.

M. McGrath: Alors, quel était votre point de vue?

M. Vaughan: Cela est dans les témoignages. Je ne l'ai pas lu.

M. McGrath: Est-ce que vous voudriez bien répéter votre point de vue, afin de faciliter l'interrogation?

M. Vaughan: Si les membres du Comité se souviennent, j'ai fait observer respectueusement qu'étant donné que nous avions suivi la procédure établie par le Parlement afin de traiter d'un sujet particulier comme celui-ci, et que nous avions eu des audiences judiciaires, ou semi-judiciaires et on a rendu un jugement; je n'étais pas prêt à discuter de la question de nouveau. C'est aussi simple que cela.

M. McGrath: Vous ne voulez pas revenir sur cette question?

M. Vaughan: Pas du tout.

M. McGrath: Vous n'aviez pas la compétence légale, vous n'étiez pas forcé par la loi, vous n'étiez pas prêt...

[Text]

Mr. Vaughan: Sorry, I have a cold, Mr. McGrath. What I said then was that I would not re-argue the case. I used the word "prepared" as I thought it was a courteous word. But anyway what I meant by my remarks was that I would not re-argue the case.

Mr. McGrath: Was this for a legal reason, Mr. Vaughan?

Mr. Vaughan: I thought I had explained the reason that day. I really cannot remember all my evidence. Is there a transcript ready?

Mr. McGrath: Mr. Chairman, I would like to raise a point of order at this particular stage. When this matter was discussed in the House the first time, it was in connection with the annual loan bill of the CNR. Forgive me if that is not the proper designation. It is the annual financing bill of the CNR—not loan bill.

Mr. Vaughan: Canadian National Railways Financing and Guarantee act.

• 1110

Mr. McGrath: Financing and Guarantee Act, yes. We were given an undertaking at that time by the House leader that we would have the Canadian National Railways before us in committee, that the report would be referred to the Committee and that we would have a chance to direct questions to the officials of Canadian National on this matter. There was no suggestion then of this matter being *sub judice* or anything else because of a ruling made by the Canadian Transport Commission, no suggestion at all.

I am suggesting to you, Mr. Chairman, that we should be entitled to obtain this information from Canadian National. Mr. Horner directed some questions in this regard and I am enlarging on Mr. Horner's line of questioning because this is information I want to get. It seems to me that because of this question of the matter being, if I may use the legal term, *sub judice*, this information is being denied to me. I would request a ruling from you.

The Chairman: I will have to study this a little further and I will give you an answer later on, Mr. McGrath.

Mr. McGrath: Mr. Chairman, unless I get a ruling I cannot pursue my line of questioning.

The Chairman: You can pursue passenger travel again under the passenger section.

[Interpretation]

M. Vaughan: J'ai un rhume, je m'excuse. J'ai dit alors que je n'allais pas défendre mon point de vue à nouveau. Quand j'ai dit «prêt», je croyais que c'était un mot plus courtois. J'ai voulu dire que je ne voulais pas défendre cela de nouveau.

M. McGrath: C'était pour des raisons juridiques, monsieur Vaughan?

M. Vaughan: Je croyais avoir expliqué mes raisons ce jour-là. Je ne me rappelle pas tous les témoignages que j'ai donnés. Y a-t-il une copie?

M. McGrath: Monsieur le président, j'en appelle au Règlement. Lorsqu'on a discuté de cette question en Chambre pour la première fois, on l'a fait en parlant du prêt annuel accordé au CN. Je ne connais pas le titre du projet de Loi pertinent. C'était le bill annuel du financement du CN, pas le bill du prêt.

M. Vaughan: *Loi sur le financement et la garantie des chemins de fer nationaux du Canada.*

M. McGrath: C'est cela. On nous a dit à ce moment-là que le rapport serait remis au Comité et que nous aurions l'occasion d'interroger les fonctionnaires du National-Canadien à ce sujet. Il n'était pas question que cela relevait de la loi ou autre en vertu d'un règlement de la Commission canadienne des transports, rien du tout.

Je vous propose, monsieur le président, que nous ayons droit d'obtenir des renseignements du CN. Monsieur Horner a posé des questions à ce sujet et je poursuis dans la ligne d'idée de monsieur Horner, parce que je veux obtenir ces renseignements. Il me semble que parce que cette question est d'après vous, *sub judice*, si je peux employer des termes juridiques, on m'a refusé cette information. Je vous demanderais de décider de cette question.

Le président: Alors je devrai y réfléchir et vous donner une réponse plus tard, monsieur McGrath.

M. McGrath: Monsieur le président, à moins que vous ne décidiez de la question, je ne puis continuer.

Le président: Vous pouvez questionner sur la section des voyageurs.

[Texte]

Mr. McGrath: Mr. Chairman, Mr. Vaughan or Mr. MacMillan, has there been a decline in bus travel in Newfoundland since you had that unfortunate accident some time ago in which nine people were injured?

Mr. MacMillan: My information was that no one was injured in that unfortunate bus accident. I have no indication whatever that there has been any decline in bus travel.

Mr. McGrath: Mr. Chairman, I did not mean this as a frivolous question. It is a very serious question. The matter has been published in the papers. There were pictures showing the bus off the road, bottom up. The account was that nine people had to be hospitalized because of the accident. This is one of a series of accidents that have taken place, but this is the first time that there have been injuries. It would appear that because of all that bad publicity that there would be a decline in bus travel. Has there been a decline in bus travel in Newfoundland?

Mr. Mr. MacMillan: Unfortunately, I do not have any information about this and I doubt that we have here. Nothing that has crossed my desk to indicate that there has been a decline in bus travel.

Mr. McGrath: May I ask if that information can be obtained and passed on to me through my good friend Mr. Walter Smith?

Mr. MacMillan: Yes, we can try to get that for you. I meant on Mr. Smith's behalf before to thank you for his kind observations because he was sitting over in the corner and he could not do so.

Mr. Allmand: Mr. Chairman, on a point of order. Have we ever decided to allocate a certain amount of time to each member of the Committee?

The Chairman: I think we are going...

Mr. Allmand: You are going to give us as long as we want?

The Chairman: No, I do not mean that because we have an order, but let us be fair.

Mr. Allmand: Let us be fair. That is what I want to emphasize.

Mr. McGrath: I had planned to pass on to somebody else, Mr. Chairman, but perhaps it might be just as well if I continue with my questioning.

Mr. Chairman, the bookkeeping and accounting procedures, Mr. MacMillan, of the CN system have been under criticism and attack from time to time. It escapes me at the

[Interprétation]

M. McGrath: Monsieur le président, monsieur Vaughan ou monsieur MacMillan est-ce qu'il y a eu une baisse du trafic par autobus, à Terre-Neuve, depuis le malheureux accident où 9 personnes ont subi des blessures.

M. MacMillan: D'après mes renseignements, personne n'a été blessé, dans ce malheureux accident d'autobus. Il n'y a pas eu de baisse des voyages par autobus.

M. McGrath: Non, ce n'était pas une question frivole que je posais. C'est très sérieux. Les journaux en ont parlé et on a donné des photos de l'autobus renversé. D'après les comptes rendus des journaux neuf personnes ont été hospitalisées. Cela fait partie d'une série d'accidents, mais c'était la première fois qu'il y avait des blessés. En raison de toute cette mauvaise publicité, on aurait cru à une réduction du trafic des autobus. Y en a-t-il eu?

M. Macmillan: Malheureusement, je n'ai pas ces renseignements mais je doute fort qu'on les ait. Toutefois, rien m'indique qu'il y ait eu de réduction de service.

M. McGrath: Serait-il possible que monsieur Walter Smith me fournisse ces renseignements?

M. MacMillan: J'essaierai de le faire. J'ai voulu vous remercier au nom de monsieur Smith parce qu'étant assis dans le coin, il ne pouvait le faire lui-même.

M. Allmand: J'invoque le règlement. Est-ce qu'il y a une limite de temps allouée pour chaque député?

Le président: Je crois que...

M. Allmand: Vous allez nous accorder le plus possible?

Le président: Non. Ce n'est pas ce que je veux dire, parce qu'on invoque le règlement, mais soyons juste.

M. Allmand: Alors, soyons juste. C'est ce que je veux souligner.

M. McGrath: J'avais pensé céder la parole à quelqu'un d'autre, mais il vaut peut-être mieux que je continue mes questions.

Monsieur le président, les méthodes de comptabilité et de tenue de livre du réseau CN sont critiquées de temps en temps. Cela m'échappe pour l'instant, mais il y a eu une

[Text]

moment but there was some commission in Western Canada that criticized your accounting procedures. The matter has come to the fore in connection with questioning before this Committee regarding abandonment of branch lines. The suggestion is that you can have your books do whatever you want them to do especially in support of an argument to abandon branch lines.

Mr. MacMillan: I think it is quite unfair to ask me to comment upon it.

Mr. McGrath: That is why I am asking you.

Mr. MacMillan: The true facts are that the books of the Canadian railways are kept in accordance with the law. The law specifies how they are to be kept. There is a uniform code of accounting which specifies what is to be recorded in the books and how and when, and we comply with it.

• 1115

Mr. McGrath: Mr. MacMillan, the auditors for the system are Touch, Ross, Bailey and Smart. How long have they been your auditors?

Mr. MacMillan: Mr. Corner said about six years. They are appointed by Parliament.

Mr. McGrath: You do not have to answer this question, Mr. MacMillan. It would appear to me that because of the criticism of the accounting system in the CN it would be in the best interest of the CN and in best interest of Parliament, and this question comes up every year, to have the Auditor General of Canada carry out your audit. I am sure he is quite anxious to do so. Has this matter ever been considered?

Mr. MacMillan: I imagine that it has. It has arisen on many occasions. This is a matter that is entirely within the competency of Parliament. The railway does not appoint the auditors. Parliament appoints the auditors each year, and to this point has determined that the audit shall be conducted by a public accounting group.

Mr. McGrath: Mr. Chairman, I have one further question, bearing in mind that my other questions have to await your ruling on the point of order that I raised. My next question, Mr. Chairman, refers to page 15 of the report under the heading Passenger Services. I refer you specifically to the second paragraph and the fourth paragraph.

[Interpretation]

commission dans l'Ouest qui a critiqué vos méthodes de comptabilité. La question a été soulevée lorsqu'on a parlé d'abandonner les lignes d'embranchement. Alors, on a dit que vous pouvez faire ce que vous vouliez avec vos livres, en particulier pour prouver qu'il fallait abandonner les lignes d'embranchement.

M. MacMillan: Non, il est malhonnête de me demander d'apporter des commentaires là-dessus.

M. McGrath: Voilà pourquoi je vous le demande.

M. MacMillan: En fait, les livres des chemins de fer Nationaux sont tenus conformément à la loi qui précise la façon dont les choses doivent être enregistrées, ce qui doit être enregistré et quand.

M. McGrath: Les vérificateurs du système sont messieurs Touche, Ross, Bailey et Smart. Depuis quand occupent-ils ce poste?

M. MacMillan: Depuis environ 6 ans, d'après monsieur Corner. Ils sont nommés par le Parlement.

M. McGrath: Vous n'êtes pas obligé de répondre à cette question, mais il me semble qu'en raison des critiques adressées contre le système de comptabilité du CN, il serait de votre intérêt et de l'intérêt du Parlement, de faire vérifier les comptes par l'auditeur général du Canada comme on le propose chaque année. Je suis convaincu qu'il est très pressé de le faire. Est-ce qu'on a envisagé cette possibilité?

M. MacMillan: Je le crois. Cette question a été soulevée à maintes reprises et cela relève entièrement du Parlement. La société ferroviaire ne nomme pas les vérificateurs. C'est le parlement qui les nomme chaque année. Le Parlement a décidé que la vérification serait faite par des vérificateurs publics.

M. McGrath: Monsieur le président, j'ai une autre question puisque mes autres questions sont en suspens parce que j'ai invoqué le règlement—ma deuxième question a trait à la page 15 du rapport, sous la rubrique Voyageurs, aux paragraphes 2 et 4.

[Texte]

The Chairman: Are we going into the passenger section now, Mr. McGrath?

Mr. McGrath: I just have one question and this may have to await your ruling. It is based on the fact that it is a matter of policy in the railway, and I quote:

Steps will be taken to seek withdrawal from, or obtain public monetary support for, those unprofitable services which do not fit into that pattern, the objective being to eliminate the deficit in passenger operations.

My question, Mr. MacMillan, is this: Did you ask the government to support your deficit in Newfoundland by a subsidy?

Mr. MacMillan: That is not the way the Act specifies this will be done. You will recall, I am sure, the statute provides that the railways shall make applications to the Canadian Transport Commission, and these oddly enough take the form of applications for abandonment in all instances by statute. The Canadian Transport Commission is then charged with the responsibility, if my memory serves me correctly, of determining whether or not the continuation of such a passenger service is required because of the absence of other transportation opportunity, and in those cases is authorized by statute to award a subsidy up to 80 per cent of the loss. The alternative is to permit the railway on the application to withdraw the service. Is that correct, Mr. Vaughan?

Mr. Vaughan: Yes.

The Chairman: Could we move on to Freight Services now?

Some hon. Members: Agreed.

The Chairman: Mr. Givens.

Mr. Givens: Thank you, Mr. Chairman.

Mr. MacMillan, about six or seven years ago when I was working for the city of Toronto I became very excited about the possibilities of your real estate holding south of the Royal York Hotel from Yonge over to Bathurst. At that time I had a number of conferences with your Mr. Gonder, and his CP opposite. Since then I was separated from

• 1120

my job with the city and I am not as *au courant* as I used to be about what I call the CN-CP properties there.

We are talking about something in the order of magnitude of about a billion dollars and of the possibility of building a city within a city on those lands. I was wondering wheth-

[Interprétation]

Le président: Passons-nous à la rubrique «Voyageurs», monsieur McGrath?

M. McGrath: J'ai une question qui sera faite sur réserve de votre jugement. Elle s'applique à la politique des chemins de fer, et je cite:

«La compagnie va tâcher de supprimer les services déficitaires ou d'obtenir des compensations financières si elle doit continuer à les fournir, visant en cela à éliminer le déficit d'exploitation des services voyageurs».

Est-ce que vous avez demandé au gouvernement de subventionner votre déficit?

M. MacMillan: La loi ne le dit pas qu'il en soit ainsi. Les chemins de fer sont censés faire des demandes à la Commission canadienne des transports pour abandonner le service. Alors c'est la commission qui est tenue responsable de déterminer si oui ou non, il faut continuer un tel service, s'il est nécessaire en raison de l'absence d'autres moyens de transport. La loi nous autorise donc de subventionner jusqu'à concurrence de 80 p. 100 des pertes. L'autre solution est évidemment de permettre l'abandon du service. Est-ce exact, monsieur Vaughan?

M. Vaughan: Oui, merci monsieur.

Le président: Pourrions-nous passer aux services-marchandises?

Des voix: D'accord.

Le président: Monsieur Givens.

M. Givens: Merci. Il y a 6 ou 7 ans, que je travaille pour la ville de Toronto. J'étais passionné par les possibilités des propriétés au sud de l'Hotel Royal York, de la rue Yonge à la rue Bathurst. J'ai parlé avec votre représentant, monsieur Gonder ainsi que son homologue du CP. Depuis que j'ai quitté mon emploi pour la ville, je ne connais pas aussi bien la situation relative à ces propriétés.

On parle de choses de l'ordre d'un milliard de dollars et de la possibilité de construire une ville, à l'intérieur d'une ville, un état dans un état sur ces terrains. Est-ce que vous

[Text]

er you could bring us up to date about whether you have worked out your problems with the CP terminal railways and the harbour commission and when we may expect the pile-drivers to go in and the bulldozers to start moving.

How are we doing on that score, Mr. MacMillan?

Mr. MacMillan: I shall be delighted. In the report there is a little reference to this. It is on page 24 under the heading "Real Estate". The situation here is that...

Mr. Thomas (Moncton): Should we take it clause by clause. They are on the financial...

Mr. Givens: This will very seriously affect finances.

Mr. Thomas (Moncton): Anything affects finances. We could jump all over the report. I just want to get it straight. Are we following it clause by clause? I have further questions on operating, and so on. Anything will affect finances, but I passed them up till we came to the proper clause. That is what I want to have clear. Are we doing it this way, or not?

The Chairman: Other members have questions on finance too. Mr. Thomas, would you agree to let your questions...

Mr. Givens: It would be a shame to allow this opportunity to go by...

The Chairman: You will have your opportunity later, Mr. Givens. Mr. Rock?

Mr. Rock: Thank you, Mr. Chairman. Mr. MacMillan, on page 39 you show Property Investment of \$4,457,958,015, Long Term Debt on page 40 at \$1,919,560,709 and then you have Shareholders' Equity, the majority of which is owned by the Government of Canada, at \$1,919,098,491. It seems that your long-term debt to bond issues and shareholders' equity are practically the same, and your property investment is a little over the two figures together—the one I mentioned previously, of over \$4.457 billion.

This looks financially very good, Mr. MacMillan, compared, for example, to investments through CMHC where a person puts down a low down payment in a long-term investment. Here the investment itself and the capital and everything look excellent.

What are your plans for the future? What ideas have you for putting CNR on a paying basis? I ask because I see here that in 1969

[Interpretation]

avez résolu vos problèmes avec les chemins de fer terminaire du CP et avec le Conseil des ports nationaux pour savoir quand on va commencer les travaux?

Que fait-on à ce sujet monsieur MacMillan.

M. MacMillan: Cela me serait très agréable. Dans le rapport on parle, à la page 24, on traite de ce sujet le «Domaine» qui souligne cette rubrique.

M. Thomas: En ferons-nous l'étude, article par article? Nous traitons des questions financières...

M. Givens: Ceci touche particulièrement le domaine financier.

M. Thomas: Alors, évidemment, tout touche aux finances; vous pourriez examiner n'importe quel bout du rapport. J'aimerais que l'on mette cela au point. Examinons-nous ce rapport section par section, oui ou non? J'ai d'autres questions au sujet de l'exploitation. Tout peut se rapporter aux finances... Alors qu'elle est notre façon de procéder?

Le président: D'autres membres ont aussi des questions sur les finances, monsieur Thomas. Pouvez-vous laisser tomber votre question?

M. Givens: Il serait dommage de laisser passer cette possibilité.

Le président: Vous pourrez revenir à la charge, monsieur Givens? Monsieur Rock.

M. Rock: Merci, monsieur le président, Monsieur MacMillan, à la page 39, on trouve: Immobilisations, \$4,457,958,015. Vous parlez de la dette à long terme à la page 40, au montant de \$1,919,560,709 et vous avez ensuite: Avoir des actionnaires, au montant de \$1,919,098,491. Il semble donc que votre dette à long terme et l'avoir des actionnaires forment pratiquement le même montant, et que vos immobilisations dépassent un peu le total de ces deux chiffres, soit le chiffre mentionné plus tôt, \$4,457 millions.

Cela semble particulièrement heureux, financièrement parlant par rapport à la Société centrale d'hypothèque par exemple, où l'emprunteur fait un premier paiement très bas sur un investissement à long terme.

On dirait que tout ici concourt à faire ce qu'il semble être un bon placement; je veux savoir quels sont vos projets pour l'avenir?

[Texte]

your Canadian National 20-year bond issue will come due, which is \$70 million which you will have to refinance, and in 1971 you will have to refinance \$40 million. These are on interest rates of only 2½ per cent. I would not be surprised if, when you are refinancing, you have to pay about 6 per cent, or close to 6 per cent or 7 per cent; and this will be heavy on the debt of the CNR. Do you have any plans to have public participation as you issue public shares, as does Bell Telephone, or to have employee-participation through saving plans and the issuing of shares, and so on? Have you any ideas in that direction?

Mr. MacMillan: We really do not have, Mr. Rock. At the moment I think it would be

• 1125

quite impossible for us to sell equity shares in the Canadian National, because the problems are of such a nature as not to make this, I should think, a very good investment.

We do have very definite plans and proposals, which we are advancing almost on a daily basis, all directed to the objective which you indicated, namely, to try to make the Canadian National a self-supporting institution. This, in a nutshell, and put very, very briefly, is to try to increase our share of the transportation market and to do the work that is required in that connection as efficiently as possible and with the greatest productivity that we are able to achieve.

We are not pessimistic. If you look again at the last statement on page 46, the one to which I have referred a couple of times, you will see the column which is entitled "Surplus or (Deficit)". It is the sixth column from the right. In the year 1960 we had a deficit of \$67.5 million; in 1961 the deficit was \$67.3 million; the next year we improved, and it dropped down to \$48.9 million; the next year it was \$43 million; in 1964 it was \$38.7 million; in 1965 our deficit was \$33.4 million; and in 1966, \$24.5 million. Through these seven years we had improved our position annually, and this in spite of very substantial increases in the prices we paid for the material we used and for services and wages. Then in 1967, as I mentioned briefly first thing this morning, we had a slight reversal, and our deficit went back up to \$35.8 million. But in 1968 we recovered and resumed the downward trend and we got to \$29 million in deficit.

All of our efforts are directed to maintaining this declining deficit position, and we

[Interprétation]

Que pensez-vous de l'idée de faire du National canadien une entreprise rentable? Est-ce que vous accepteriez la possibilité de remplacer les émissions d'obligation 1969; votre émission de 20 ans arrivera à échéance, soit soixante-dix millions de dollars à refinancer. En 1971, il va falloir refinancer quarante millions de dollars, qui arrivent à échéance à un taux d'intérêt de 2½ p. cent, qu'il faudra emprunter à 6 p. 100 et cela ne m'étonnerait pas que vous deviez payer même 7 p. cent, ce qui va augmenter de beaucoup les charges du National canadien.

Avez-vous des projets concernant la participation du public en émettant des actions comme le fait, par exemple, la Bell Canada, ou alors une participation des employés par le truchement des fonds de pension.

M. MacMillan: Non, à vrai dire, nous n'avons pas de projets pour l'instant. Il serait

impossible de vendre en ce moment des actions du National canadien car les problèmes sont de nature à rendre l'investissement assez peu rentable.

Nous avons des projets, dans lesquels nous progressons au jour le jour et dont l'objectif essentiel est de rendre la compagnie rentable, indépendante, en essayant d'augmenter notre part du marché du transport et de rendre nos services les plus efficaces possible. Nous ne sommes pas pessimistes, et si vous regardez encore le dernier chiffre dont j'ai parlé à la page 46, vous trouverez la colonne sous la rubrique «Surplus ou (déficit)». C'est la sixième colonne à partir de la droite. En 1960, nous avions un déficit de \$67.5 millions, en 1961, le déficit a été de \$67.3 millions. L'année suivante il était de \$48.9 millions, l'année suivante, encore, il était réduit à \$43 millions. En 1964, le déficit était de \$38.7, en 1965, il était encore réduit à \$33.4 millions. En 1966, il atteignait finalement \$24.5 millions. Alors, sur une période de sept années, nous avons réalisé une amélioration progressive annuelle, malgré la hausse bien nette du matériel, des salaires et des services. Comme je l'ai brièvement mentionné ce matin, en 1967, notre déficit est remonté à \$35.8 millions; mais en 1968, la tendance vers la baisse a continué, et nous n'avons enregistré un déficit que de \$29 millions.

Nous nous efforçons surtout à maintenir cette tendance à réduire notre position défici-

[Text]

have great determination to eradicate the deficit.

Mr. Rock: I congratulate you on the manner in which your report was printed bilingually column by column. In comparison to the past it is excellent.

In relation to your holdings in Air Canada, you are the people who totally finance Air Canada. Have you any intention of getting out of that completely and of letting Air Canada do it on its own?

Mr. MacMillan: This matter is under very active consideration by the government at this time. As you will have seen from the newspapers, there has been a great deal of public discussion about it. I would hesitate to anticipate what the judgment of the government will be in connection with it, but it is, as I say, being very actively considered.

Mr. Rock: What is your idea about it? Do you personally feel that it should be on its own? Does the Board of Directors feel that way?

Mr. MacMillan: In financing?

Mr. Rock: Yes.

Mr. MacMillan: I will put it this way. A fundamental decision has to be reached on whether or not Air Canada does its financing publicly. If that were to be done, Canadian National would have very little to contribute to such a financing program. That has to be a government decision.

• 1130

If on the other hand, the decision is that the government, directly or indirectly, will continue to finance Air Canada's expenditures, then I do not really think it makes very much difference whether it is done through the vehicle of Canadian National or not. It costs us no money and we make no money.

The charges are merely transferred from one of the corporations to the other.

The Chairman: Mr. Marshall.

Mr. Marshall: Mr. Chairman, I will wait until we get into freight services.

The Chairman: Mr. Trudel.

Mr. Trudel: Mr. Chairman, reference was made this morning to the opening of tenders and I would like to ask a question in that

[Interpretation]

taire et nous nous y consacrons avec acharnement.

M. Rock: Je voudrais vous féliciter de la façon dont vous avez présenté votre rapport bilingue et par colonne. Par rapport au passé, c'est une excellente amélioration.

En ce qui concerne vos avoirs dans la Société Air Canada, c'est vous qui financez complètement cette société. Est-ce que vous avez l'intention de vous retirer d'Air Canada pour laisser cette compagnie se suffire à elle-même.

M. MacMillan: C'est un aspect qui est actuellement étudié très attentivement par le gouvernement. Les journaux en traitent abondamment et je ne peux pas prévoir la décision du gouvernement, mais il se penche bien sérieusement sur le problème.

M. Rock: Quelle est votre opinion à ce sujet? Est-ce que vous pensez personnellement qu'Air Canada doit être indépendante. Quelle est l'opinion du conseil d'administration à ce sujet?

M. MacMillan: Quant au financement?

M. Rock: Oui.

M. MacMillan: Je pense, disons, qu'il y a une décision fondamentale à prendre. Est-ce que Air Canada doit financer cette opération publiquement? Et dans ce cas, le National Canadien contribuera très peu à ce programme de financement. C'est une décision que le gouvernement doit prendre.

D'autre part, si on décide que le gouvernement directement ou indirectement, continuera de financer les dépenses, je ne pense pas que cela fasse beaucoup de différence, que cela soit fait par l'intermédiaire des Chemins de fer nationaux. Cela ne nous coûte rien, et nous ne faisons aucun profit.

On ne fait tout simplement que de transférer les frais d'une corporation à l'autre.

Le président: Monsieur Marshall.

M. Marshall: Monsieur le président, j'attendrai que nous parlions des services-marchandises.

Le président: Monsieur Trudel.

M. Trudel: Monsieur le président, ce matin on a parlé des appels d'offres et je voudrais poser une question à ce sujet. Les offres pour

[Texte]

connection. Tenders for the Lacordaire crossing underpass were called, opened and awarded by the CNR. At that time there was a 50-50 cost assessment against the two municipalities concerned but no cost assessed against the CNR. Although the municipalities assumed the entire cost of this project they were not called in when tenders were opened—they had almost to force their way in. Is this some sort of ruling of the CNR or where did this originate from—that they are not called in when tenders are opened although they have to assume the entire cost of the operation?

Mr. MacMillan: Well I think I have to begin by stating that obviously this is a grade separation. The road is either being taken above or below the railway. The mechanics by which this is accomplished is by application to the Canadian Transport Commission. They study the situation and proceed in accordance with their determination.

Now in almost every instance the CTC decides the financial position in respect of these crossings. As you will well remember, there is passed or approved by parliament each year a sum of money which is placed in the hands of the CTC for the elimination of grade crossings. At the time of their deliberations they study the probable costs, they approve the design of the crossing itself, and they indicate the proportion of the cost which they as a board will assume. This is subject to certain maxima—I think it is \$500,000.

That is applied against the global cost and the remainder is divided between the various parties at issue. In some instances the railway is called upon to pay a major share of the remainder, in others a lesser amount, and there are some instances in which the railway is not called upon to pay anything at all. That largely follows the adoption of what is called the junior-senior rule. It goes back to the historical aspect of the crossing. If the railway had been there for one hundred years and the highways came along in subsequent years, then the railway has not had to contribute at all to the crossing.

The board always imposes on the railway the responsibility of building these crossings, particularly where the road goes under because the bearing strength of the structure becomes material in terms of the operation of the railway. So we have the chore. We then go through the normal practices and procedures of inviting the public to bid, bid dates come along and we receive the bids.

• 1135

In almost any instance in which the municipalities have expressed an interest

[Interprétation]

le passage à niveau souterrain ont été entièrement faites par le CNR; il y avait une répartition égale entre les deux villes en question et aucune réclamation faite au CNR. Même si les municipalités assumaient tous les frais de ce projet, on ne leur a pas demandé de faire des offres, et elles ont eu du mal à le faire. Est-ce un genre de règlement des chemins de fer nationaux ou est-ce dû au fait qu'elles ne peuvent pas faire d'offres même si elles doivent subvenir à tous les frais d'exploitation?

M. MacMillan: Je crois que je dois commencer en disant qu'il y a une séparation de niveau. La route est soit au-dessus ou au-dessous du chemin de fer. Le mécanisme de fonctionnement relève de la Commission canadienne des Transports qui étudie la situation, agit selon leur décision. Dans presque tous les autres cas, la CCT prend les décisions dans le domaine financier en ce qui concerne ces passages à niveau. Chaque année, le gouvernement doit voter une somme d'argent laissée à la CCT, pour l'élimination des passages à niveau. Au moment de leurs délibérations, ils étudient le coût probable, approuve le plan du passage et déterminent la partie des frais que le Conseil doit assumer. Cela est sujet à certaines limites. Le maximum est \$500,000.

Cela s'applique au coût total et le reste est divisé entre les différentes parties intéressées. En certains cas, le chemin de fer doit payer la plus grande partie du reste, dans d'autres cas une somme moins élevée. Il y a des cas où le chemin de fer ne doit rien payer. On applique plus ou moins la règle junior et sénior. On remonte ainsi à l'aspect historique du passage à niveau. Si le chemin de fer existe depuis cent ans et si l'on construit ensuite une autoroute, alors, la compagnie de chemin de fer ne doit pas contribuer au coût de la construction du passage à niveau.

Le Conseil oblige toujours la compagnie de chemin de fer à construire ces passages à niveau surtout lorsque la route est inférieure parce que la force d'appui de l'ensemble devient du matériel pour l'exploitation du chemin de fer. Nous avons donc le travail de routine. Nous suivons alors les méthodes habituelles en invitant les gens à présenter des offres et au fur et à mesure les offres nous proviennent.

Dans presque tous les cas où les municipalités semblent intéressées, nous les invitons à

[Text]

they are invited to be present at the time that these bids are opened. In any event, before awarding the contract the bids, having been tabulated and a decision reached as to which contractor ought to receive the bid, are cleared with the municipalities to make sure that they agree before we award the contract. We think that we deal with this quite consistently, always with the realization that the municipalities are going to have to assume a portion of the expense and they are entitled to know the true facts.

Mr. Trudel: The reason I raised this, Mr. Chairman, and this is why I want this put on the record, is that you have said that they are invited at the opening of the tenders. The claim that was made in the papers, and there was quite an argument raised about this, was that this was a closed opening of tenders and that they were not to be present. This is what I would like to clear up with you, Mr. MacMillan.

Mr. MacMillan: Well, our practice is that if the municipalities express a desire to be present—some do not wish to be present for reasons of their own—then they are invited to be present. As I said, tenders having been opened, tabulated and a recommendation made, they are always cleared with the municipality at issue before the contract is awarded.

Mr. Trudel: I would like to explore another area of questioning, Mr. Chairman.

I believe that the CPR have announced or are about to announce that they will separate their entire operation under holdings or investments and freight and passenger service. According to the line of questioning this morning your annual report is submitted as a lumped operation. Is it your intention to follow a similar practice, where you have each division operating separately?

Mr. MacMillan: I would ask my colleagues to correct me if I am wrong, but my recollections are that the statute provides that we shall file a consolidated annual report and that we put it altogether for the information of parliament. We do not have the great diversification of interests of our competitor, therefore the reasons—I do not know exactly what their reasons are, I could assume what they are—do not apply with equal force to us and we intend to continue with our report just the way you have it here.

Mr. Trudel: This morning Mr. Benjamin questioned on interest. In comparing the two financial statements, one is your main com-

[Interpretation]

assister à la mise en marché. De toute façon, avant d'adjuger les contrats, les offres, ayant été compilées et une décision ayant été conclue, on s'assure que les municipalités sont d'accord avant d'adjuger les contrats. Nous croyons que ce problème nous touche presque constamment et nous pensons toujours que les municipalités doivent assumer une partie des dépenses et qu'elles ont le droit de connaître les faits réels.

M. Trudel: La raison pour laquelle j'ai soulevé ce point, monsieur le président, et ce pourquoi je veux que ce soit inscrit dans le compte rendu, c'est que vous avez dit qu'ils sont invités à l'appel d'offres. Une plainte fut formulée dans les journaux et on a discuté la question voulant qu'il s'agisse d'un appel d'offre à huis clos, et qu'ils n'y seraient pas. J'aimerais que vous éclairciez cette question, monsieur MacMillan.

M. MacMillan: La coutume veut que les municipalités qui expriment le désir d'être présentes—il y en a qui ne veulent pas être présentes pour des raisons personnelles—sont invitées. Comme je l'ai dit, tous peuvent faire des offres qui sont compilées et d'après lesquelles on rédige une recommandation; on consulte toujours les municipalités avant d'adjuger le contrat.

M. Trudel: J'aimerais poser une question dans un autre domaine, monsieur le président.

Je crois que le CPR a annoncé ou est sur le point d'annoncer qu'il va séparer tout leur fonctionnement en ce qui concerne la mise de capitaux, les investissements, le transport des marchandises et les passagers. Par rapport à notre question de ce matin, notre rapport annuel a été soumis à l'étude. Avez-vous également l'intention d'adopter la même façon d'agir aux endroits où chaque division fonctionne séparément?

M. MacMillan: Je demanderais à mes collègues de me corriger si je fais erreur mais je me rappelle que nous devons présenter un rapport consolidé à chaque année et nous le publions pour la gouverne du parlement. Nous n'avons pas la grande diversification d'intérêts de notre concurrent et les raisons, que je ne connais pas parfaitement mais que je peux supposer, ne s'appliquent pas à nous avec la même force nous avons l'intention de continuer à publier le rapport dans cette forme.

M. Trudel: Ce matin, monsieur Benjamin, a posé une question au sujet de l'intérêt. En composant deux rapports financiers dont l'un

[Texte]

petitors, I note they have a debt service charge of \$22 million while yours is close to \$90 million. Is there any possibility that by changing or exploring other avenues of financing we could reduce this debt? Although they are two similar services—yours may be longer in miles—there is quite a difference in the debt charge or debt service. Even if we take the other \$18 million of revenue that we get from Air Canada, we still find ourselves with \$70.4 million service charge on debt. Page five shows interest on debt of \$70.4 million, taking into consideration revenue of \$18 million that we get from Air Canada, whereas your main competitor has a service charge of \$21 million?

Mr. MacMillan: Well I think they are in a very favourable position in respect of debt. We are really again into the question of recapitalization. It gets again into the cost of money at the moment. Certainly it is our objective to reduce the cost of money in any way that we are able to do so. If, for example, the cost of money in the marketplace

• 1140

were to reduce dramatically then our objective would be to refinance as much of this debt as possible at the more attractive interest rates available, and we watch this very carefully. It is a major problem that we have—there is no doubt about that.

Mr. Trudel: I can well understand that recapitalization is a main problem and that the cost of money today is very expensive. But you might also remember that there are no write-offs and since 1946 we have had—I do not know how many—four main write-offs, one up to \$80 million with the CNR; this is not feasible in relation to the other statement to which I have referred. Excuse me, you have mentioned that the cost of obtaining money today is high; I understand that; however, we have a debt service that I mentioned before, at \$22 million for your main competitors; ours, when we are talking about the CNR, is \$17 million. Over the years the CNR has had the privilege of writing off on four different occasions—and I stand to be corrected—since 1946, several hundred millions of dollars, when this has not been available to your competitors. I feel that this would have a direct bearing on the cost of the debt service.

Mr. MacMillan: When you used the words "Writing off" were you thinking of recapitalization?

[Interprétation]

de notre principal concurrent, j'ai remarqué que leur dette de frais de gestion s'élevait à \$22 millions tandis que la nôtre est de \$90 millions. Est-il possible de diminuer cette dette en adoptant d'autres modes de financement? Même s'il s'agit de deux services semblables, le nôtre est peut-être plus long et la dette pour les frais de gestion est très différente. Même si nous retirons d'Air Canada \$18 millions de revenus, nous avons toujours \$70 millions de dette pour frais de gestion. La page cinq indique l'intérêt sur la dette de \$70.4 millions considérant le revenu de \$18 millions que nous retirons d'Air Canada tandis que notre principal concurrent a une dette de \$21 millions...

M. MacMillan: Ils sont donc, à mon avis, dans une position très avantageuse par rapport à cette dette. Nous revenons encore à la question de recapitalisation. Il s'agit encore du coût des devis. C'est certainement notre but de réduire le coût des devis le plus possible. Si, par exemple, le coût du numéraire était très réduit alors, notre but serait de

rembourser cette dette le plus possible au taux d'intérêt le plus avantageux. C'est un problème très grave il n'y a pas de doute là-dessus.

M. Trudel: Je comprends bien que la recapitalisation est un grave problème et que les taux d'intérêt sont très élevés mais, il faut aussi ne pas oublier qu'il n'y a pas eu d'amortissement et depuis 1946, il y a eu quatre amortissements principaux, l'un jusqu'à 80 millions de dollars avec le National-Canadien il est impossible de le faire au sujet de l'autre déclaration que j'ai mentionnée. Excusez-moi, vous avez mentionné que le coût d'obtenir de l'argent aujourd'hui est élevé; je le comprends toutefois, nous avons un service de la dette qui, comme je l'ai mentionné plus tôt, s'élève à 22 millions de dollars pour nos principaux concurrents; le nôtre, quand nous parlons du National-Canadien, est de 17 millions de dollars. Au cours des années, le National-Canadien a eu le privilège d'amortir des dettes à quatre occasions différentes, et, vous pouvez me corriger, depuis 1946 de plusieurs cents millions de dollars. Alors que ses concurrents n'ont pu le faire. Je crois que cela aurait une influence directe sur le service de la dette.

M. MacMillan: Lorsque vous employez le mot «amortir» pensez-vous à la recapitalisation?

[Text]

Mr. Trudel: Yes.

Mr. MacMillan: We had only one since 1946.

Mr. Vaughan: There was one in 1952, however, there have not been any others.

Mr. Trudel: There were not any others?

Mr. Corner: No, the 1937 case is the only one until 1948.

Mr. Trudel: My information was wrong, Mr. Chairman. I have tried to find the cost per passenger mile in your statements, but I cannot. Is this available, or have I passed over it? I have some figures on that and I would like to either have them confirmed or corrected. As of 10 years ago your passenger cost was approximately three cents; now, unless my information is wrong, it is approximately 10 cents.

Mr. MacMillan: Is this the fare or the revenue?

Mr. Trudel: No, I am talking about cost per passenger mile. I have found revenue but I am thinking of the costs. You have mentioned some of the fares this morning but what I am trying to determine here is the cost.

Mr. MacMillan: Do you have that, Mr. Corner?

Mr. Corner: We maintain records of the revenues per passenger mile; we have also the paid revenue on a mileage basis. However, the expenses are all part of the system. We do not identify any particular segment. It would be extremely difficult for us to get that information.

Mr. Trudel: I find myself in the same situation as Mr. McGrath, because I am trying to make a relation between the revenue and the cost factor. Could this be studied? If it is possible, I would certainly like to obtain this information.

Mr. MacMillan: What would you say about that, Mr. Corner?

Mr. Corner: From time to time there has been a long-range variable cost statement prepared. We could see what is available however, I do not have one with me.

Mr. MacMillan: Could you leave it with us, Mr. Trudel? We will see what we can do.

Mr. Horner: We have always been told that passenger services were discontinued because

[Interpretation]

M. Trudel: Oui.

M. MacMillan: Nous n'en avons eu qu'une depuis 1946. Nous ne l'avons fait qu'une fois, en 1946.

M. Vaughan: Il y en a eu une cependant en 1952. Il n'y en a pas eu d'autres.

M. Trudel: Il n'y en a pas eu d'autres?

Mr. Corner: Non. 1937 a été le seul cas jusqu'en 1948.

M. Trudel: Mes renseignements étaient faux, monsieur le président. J'ai essayé de trouver dans vos déclarations quel était le coût par voyageur-mille, mais je ne puis le faire. Le chiffre est-il disponible ou est-ce que je l'ai manqué. J'ai ici certains chiffres, et j'aimerais qu'on me corrige ou non. Il y a dix ans, votre coût par voyageur était d'environ 3 cents; maintenant, à moins que mes renseignements soient faux, cela s'élève à environ 10 cents.

M. MacMillan: Parlez-vous du prix de la place ou du revenu?

M. Trudel: Non, je parle du coût par voyageur-mille. J'ai trouvé les recettes, mais je pense aux coûts. Vous avez mentionné certains des prix de place ce matin, mais ce que j'essaie de déterminer ici est le coût.

M. MacMillan: Avez-vous cela, monsieur Corner?

M. Corner: Nous tenons à jour les recettes par voyageur-mille, mais nous avons aussi les recettes payées par mille. Toutefois, les dépenses font toutes partie du système. Nous n'identifions pas un secteur particulier. Il nous serait très difficile d'obtenir ces renseignements.

M. Trudel: Je suis dans une même situation que M. McGrath, parce que j'essaie de faire le rapport dans mon esprit entre le coût et le revenu. Est-ce qu'on pourrait étudier la question? Si c'est possible j'aimerais bien obtenir ces renseignements.

M. MacMillan: Qu'avez-vous à répondre, monsieur Corner?

M. Corner: De temps en temps, nous avons établi les frais variables à long terme. Nous pouvions voir ce qui est disponible. Je ne l'ai pas devant moi en ce moment.

M. MacMillan: Pourriez-vous nous le laisser monsieur Trudel? Nous allons voir ce que nous pouvons faire.

M. Horner: On nous a toujours dit que les services-voyageurs ont été abandonnés

[Texte]

they were not profitable. Now you tell us that you do not keep passenger expenses separately. In other words, you do not know. Is that not the information Mr. Trudel wanted?

Mr. MacMillan: The statistic that Mr. Trudel asked for is not one that we keep. We do not use it as a managerial yardstick, because it would be a system figure. For the purposes of management, it would not help us a great deal because it would be an artificial figure. The cost per passenger mile from Montreal to Toronto would be very different from the cost per passenger mile in any other section in Canada. If we calculated it on a global basis, it would not be meaningful in terms of our controls. That is what we were explaining. It is not that we do not have information; we have vast amounts of information, but not in that particular form. We must have had that at one time because you said that you had a figure from ten years ago. Perhaps we had those statistics then, although I do not recall there being any.

Mr. Trudel: I will pass for now, Mr. Chairman. I have other questions and I would like to be included in that round of questioning.

Mr. Turner (London East): How do you arrive at your passenger cost? Should the despatchers that are now there not be charged as extra along with your maintenance facilities at either end of the road? All the other facilities are there regardless of whether or not the passenger train runs.

Mr. MacMillan: That is correct. We do have a formula which we have worked out to take full recognition of the features to which you refer. The despatchers are, in fact, there; however, if it is a subdivision on which there is very heavy passenger traffic, then there would be an incremental need; we would have to have more despatchers to carry on the whole of the service. Unless I am wrong, it is only the excess of the basic freight requirement which is charged to the passenger cost.

Similarly, concerning the track maintenance, it is a fact that the basic track is there and they would have to maintain it, for the freight services; however, there are standards of maintenance because of the speed required for passenger traffic, which are not, as such, required for the freight services. Therefore, there would be an increment there. Then there are the direct expenses, those which are directly related to passenger trains. However, we do have a mean by which we ascertain what passenger costs are.

[Interprétation]

parce qu'ils n'étaient pas rentables. Maintenant, vous nous dites que vous ne comptez pas les frais séparément. Autrement dit, vous ne savez pas. N'est-ce pas là les renseignements demandés par M. Trudel?

M. MacMillan: Les statistiques que M. Trudel a demandées ne sont pas disponibles chez-nous. Nous ne les utilisons pas comme une mesure de gestion, parce que ce serait un chiffre systématique. Aux fins de gestion, il ne nous aiderait pas beaucoup, parce que ce serait un chiffre artificiel. Le coût par voyageur-mille entre Montréal et Toronto serait très différent du coût dans n'importe quelle autre région du Canada. Ainsi nous préparions ce chiffre sur une base globale, il n'aurait aucune signification en ce qui concerne nos contrôles. C'est ce que nous étions en train d'expliquer. Ce n'est pas que nous n'avons pas les renseignements; nous les avons, mais pas sous cette forme. Vous avez dit que vous aviez ces chiffres il y a 10 ans, mais à ce moment-là nous copions ces chiffres. Est-ce que vous avez fini M. Trudel?

M. Trudel: Oui, je passe la parole à un autre, si j'ai d'autres questions j'y reviendrai plus tard.

M. Turner (London-Est): Comment en arrivez-vous au coût par passager? Est-ce que vous comptez le coût des rails qui sont déjà là, des employés, moins les coûts de maintien, d'entretien à chaque bout de la ligne? Ces lignes doivent être entretenues, maintenues en bonne réparation selon qu'on les utilise ou non.

M. MacMillan: Oui, les employés doivent rester là, mais dans cette division il y a beaucoup de trafic, il faudrait avoir plus d'expéditeurs. A moins que je me trompe ce n'est que l'excédent des besoins de base qui sont ajoutés au coût des services-voyageurs. Il est vrai que les rails sont déjà là, il faut les maintenir pour le fret, mais il y a d'énormes maintiens pour la vitesse nécessaire pour les trains de voyageurs qui ne sont pas requis pour les wagons de fret. Par conséquent, il y aurait une augmentation en ce sens, il y a aussi des dépenses directes qui se rapportent directement aux trains de voyageurs. Nous avons un moyen de nous assurer quel est le coût des services-voyageurs.

[Text]

Mr. Turner (London-East): Is it not true, Mr. MacMillan, that in CTC you have less despatchers and less employees?

Mr. MacMillan: Oh yes, of course we have less than if it were all done manually.

Mr. Bowra: You are referring to manual despatchers.

Mr. Turner (London East): Thank you.

The Chairman: Mr. Godin.

M. Godin: Monsieur le président, ma question a trait au tarif des marchandises. Depuis quelques années, il semble que c'est toujours très difficile pour le Canadien-National de rejoindre les deux bouts. Un budget équilibré pourrait signifier l'augmentation des tarifs à la grandeur du Canada. C'est une des raisons pour lesquelles les provinces Maritimes s'inquiètent présentement.

Par contre, dans le Québec, nous avons assisté récemment à une réduction de tarif. Il s'agit d'une usine du comté de Portneuf, qui fabrique du papier journal. Elle fait venir des matières premières, soit de la pâte à papier ou un papier brut, d'une autre usine de la région du Lac-Saint-Jean. En 1957, le CN assurait le transport de cette matière entre les deux usines pour 29 cents le 100 livres. Il y a deux mois, le CN offrait d'assurer ce même transport pour 24 cents le 100 livres.

Est-ce qu'un des témoins pourrait nous donner ses impressions? Est-ce parce que les taux exigés en 1957 étaient trop élevés? Ou bien, est-ce que présentement les frais d'exploitation ont baissé? Ou encore, est-ce simplement parce que le prix de 24 cents le 100 livres, qui est offert présentement, est un prix spécial pour entrer en concurrence avec l'entreprise du camionnage qui peut faire le même travail pour 26 cents le 100 livres?

Mr. MacMillan: The best answer lies in the realization that pulpwood going into a paper plant is the beginning of the manufacturing process. It is the first stage in the production line and, of course, in the last stages, the shipment out of the manufactured commodity is, in this particular instance, paper. We view the burden as being a total responsibility and it is very difficult to be very categorical with regard to a specific instance without having knowledge of that particular case. But, under the new legislation which was enacted in 1967 we are given freedom to quote rates as long as they are compensatory rates and we are

[Interpretation]

M. Turner (London-East): N'est-il pas vrai, Monsieur MacMillan, que dans la CTC vous avez moins d'expéditeurs et moins d'employés?

M. MacMillan: Oui, bien entendu, nous en avons moins que si le tout était fait manuellement.

M. Bowra: Vous parlez des expéditeurs manuels.

M. Turner (London-Est): Merci.

Le président: Monsieur Godin.

Mr. Godin: Mr. Chairman, my question relates to freight rates. Since a few years it has always seemed very difficult for the Canadian National to make both ends meet. And a balanced budget might mean an increase in freight rates all over Canada, and it is one of the reasons why the Maritime Provinces are concerned at the present time.

On the other hand, in Quebec, we have had a reduction in freight rates recently. For example, there is a plant in Portneuf county which manufactures news print. Raw materials i.e. wood pulp or rough paper, are shipped to it from another plant in the Lake St. John region. In 1957, the Canadian National carried this material between the two plants for 29 cents per hundred pounds. A couple of months ago, the Canadian National offered to transport this material for 24 cents per hundred pounds.

Could one of the witnesses tell us what he thinks about this? Is it because the rates for 1957 were too high? Or have the operating costs gone down now? Or else, is it simply because the price of 24 cents per hundred pounds, which is now bid, is a special price in order to compete with the trucking industry which can do the same job for 26 cents per hundred pounds?

M. MacMillan: La meilleure réponse serait de se rendre compte que le bois de pâte qui est apporté à une usine de pâte et papier est la première phase du processus de production. La dernière phase est évidemment l'expédition du produit fini, soit le papier dans ce cas. Nous considérons le fardeau comme une responsabilité totale, et il est très difficile d'être très catégorique en ce qui concerne un cas particulier sans avoir des renseignements à ce sujet. Mais d'après la nouvelle loi adoptée en 1967, nous sommes libres d'établir des taux à condition que ce soit des taux compensatoires et le règlement nous encourage à

[Texte]

encouraged by the statute to use these for the purpose of increasing our transportation demand.

It is quite possible for rates, in a particular instance, on the raw material to be at a lower level now than they were some years ago. The rates on the finished material, may have increased to the point of having picked up the difference or in the alternative, pursuant to using a lower rate inbound on raw material, we are able to obtain the outbound movement of their total production by rail. It could be that in the instance to which you referred previously, some of it moved by highway and now we have it all in the entire outbound movement. Does that explain the situation?

Le président: Est-ce que cela répond à votre question, monsieur Godin?

M. Godin: Oui, je vous remercie.

The Chairman: Could we move on to the freight rates now? Mr. Skoberg.

Mr. Skoberg: It might come under this area, but I have not been able to find in the statements anything about the breakdown on consultants and special services. Is there anything here before us that I have not to spell out?

Mr. MacMillan: Do you mean our own consulting services?

Mr. Skoberg: Where do I find information about the outside consulting and special services?

Mr. MacMillan: There is no section in the report directed to the problem of what consultants the railway employs. That was really what you had in mind.

Mr. Skoberg: Mr. Chairman and Mr. MacMillan, has it always been the policy of the CN, when you appear before this Committee, not to have a complete breakdown of this type of items that we see in other departments? Is this the normal procedure?

Mr. MacMillan: Yes this is quite normal. We have never been asked questions, that I can remember, about consultants. We do retain consultants.

Mr. Skoberg: Could I have the answer then to this question, Mr. Chairman and Mr. MacMillan? How much has been spent in this past financial report that we have before us on consultants and special services?

[Interprétation]

les utiliser dans le but d'augmenter nos services de transport.

Il est tout à fait possible que le tarif sur les matières premières, dans un cas particulier, soit moins élevé qu'il ne l'était il y a quelques années. Le tarif pour les produits finis peut avoir augmenté pour compenser, ou dans l'autre cas, en établissant un tarif inférieur sur les matières premières que l'on transporte à l'usine, on peut s'assurer le transport vers l'extérieur de l'ensemble de leur production. Il se peut que dans le cas mentionné, une partie de ces produits était transportée par route et que nous transportons maintenant tous les produits finis vers l'extérieur. Est-ce que cela explique la situation?

The Chairman: Does this reply to your question, Mr. Godin?

Mr. Godin: Yes, thank you.

Le président: Est-ce que nous pouvons maintenant passer au tarif-marchandises? Monsieur Skoberg.

M. Skoberg: Cette question relève peut-être de cette rubrique, mais je n'ai pas pu trouver dans votre rapport la ventilation sur le service consultatif. Est-ce qu'il y a quelque chose que je n'ai pas trouvé où l'on nous donne ces détails?

M. MacMillan: Nos propres services consultatifs?

M. Skoberg: Où puis-je trouver ces renseignements sur les services spéciaux et consultatifs extérieurs?

M. MacMillan: Il n'y a pas de rubrique dans le rapport au sujet des services consultatifs auxquels les chemins de fer nationaux ont recours. Je crois que c'est ce à quoi vous songiez.

M. Skoberg: Est-ce que la politique des représentants du Canadien National, a toujours été de ne pas apporter de renseignements détaillés sur ce genre de questions, lorsqu'ils comparaissent devant le Comité? Est-ce que c'est la coutume?

M. MacMillan: Oui, c'est tout à fait normal. On ne nous a jamais posé de questions au sujet des services consultatifs auxquels nous avons recours.

M. Skoberg: Pourriez-vous alors répondre à ma question? Quelles sont les sommes dépensées, pendant le dernier exercice financier, pour les services spéciaux et les services consultatifs?

[Text]

Mr. MacMillan: Is this information available, Mr. Corner? Can you ascertain it?

Mr. Skoberg: I will ask another question then. What arrangements do you have with the Canadian Pacific in regard to the CN-CP Telecommunications?

Mr. Allmand: Are we on the freight rates problem or what are we on?

The Chairman: We are on the finances.

Mr. Skoberg: To be quite truthful I really do not know what item in here you could consider under finances.

• 1155

Mr. Allmand: I was wondering that myself. We have wondered all over the lot.

Mr. MacMillan: There is a section on telecommunications and there is reference to the Canadian Pacific. I am just looking for it here.

Mr. Skoberg: If you want to discuss it later, fine.

Mr. MacMillan: Yes, it appears on page 25.

Mr. Skoberg: Do you want to leave that then until we get to it?

The Chairman: We have another question.

Mr. Skoberg: I have another question, Mr. Chairman. Could Mr. MacMillan suggest to the Committee whether or not the removal of the mail contracts by the post office department from the rail movement—what we recognized in the past as the mail trains that were running—has had an effect on the retention of certain passenger runs?

Mr. MacMillan: Yes, it would have. It was approved as passenger train revenue.

Mr. Skoberg: In your opinion, do you consider that if the mail contracts were again restored to the mail trains that you can handle them effectively and as reasonably as what they are doing now? I see the Postmaster General has indicated that the cost of transporting mail by planes is too much.

Mr. MacMillan: Any revenue that accrues to the benefit of the passenger train service, is material in the determination of the loss attributed to a specific operation. That is axiomatic I would think, yes.

[Interpretation]

M. MacMillan: Est-ce que nous avons ces renseignements, M. Corner? Est-ce que vous pouvez nous les procurer?

M. Skoberg: Une autre question alors. Quelles ententes avez-vous avec le Pacifique Canadien au sujet des télécommunications CP-CN?

M. Allmand: Est-ce que nous étudions les tarifs marchandises ou quoi?

Le président: Nous parlons toujours des finances.

M. Skoberg: Pour parler franchement, je ne sais lesquels de ces postes on peut considérer sous la rubrique des finances.

M. Allmand: Je me le demandais aussi; nous sommes passés d'une question à une autre.

M. MacMillan: Il y a une section sur les télécommunications et on parle du Pacifique Canadien. Je le cherche en ce moment.

M. Skoberg: Nous pourrions en parler plus tard.

M. MacMillan: C'est à la page 25.

M. Skoberg: Allons-nous laisser cette question de côté pour le moment?

Le président: Nous avons une autre question.

M. Skoberg: Je voudrais poser une autre question, monsieur le président. Est-ce que M. MacMillan pourrait dire au comité si le retrait des contrats postaux de la part du ministère des Postes, c'est-à-dire la suppression des trains postaux, a eu un effet sur les services-voyageurs qui ont été maintenus?

M. MacMillan: Oui, certainement. On considérerait ce revenu comme provenant de l'exploitation des services-voyageurs.

M. Skoberg: A notre avis, si les contrats postaux étaient redonnés aux chemins de fer, pourriez-vous assurer un service aussi efficace et raisonnable que le service actuel. Si j'ai bien compris, le Ministre des postes a dit que le transport du courrier par avion est trop onéreux.

M. MacMillan: Tout revenu qui s'ajoute à celui du service-voyageurs entre en ligne de compte lorsqu'on établit les pertes d'une exploitation en particulier. Je pense que c'est axiomatique.

[Texte]

Mr. Skoberg: What amount would it cost to add a mail car on to your transcontinental passenger train at this time. Do you think the over-all cost of adding that mail car back on the passenger train would be significant with full rate?

Mr. MacMillan: We are carrying mail on the transcontinental services today.

Mr. Skoberg: But your over-all contract with the post office department is not...

Mr. MacMillan: It is not as great as it was years ago. No, of course not.

Mr. Skoberg: What type of mail are you carrying on this, Mr. MacMillan?

Mr. MacMillan: Oh, I imagine it is second and third class mail.

Mr. Skoberg: Readers Digest maybe?

Mr. MacMillan: I would imagine so. We rent cubes to them. We do not know what is in them.

The Chairman: Mr. Rock, do you still have a question on finance?

Mr. Rock: Mr. MacMillan, this concerns diesel fuel; on page 8 in paragraph 4 at the end of the last sentence it states:

...while Provincial taxes were up \$0.8 million mainly because of increases in taxation on diesel fuel.

I have always understood, Mr. MacMillan, that you do not pay tax on diesel fuel. Is this tax here on diesel fuel which you use on other vehicles, such as trucks and buses?

Mr. MacMillan: No, no, it is for locomotives.

Mr. Rock: Locomotives?

Mr. MacMillan: Yes.

Mr. Rock: When did you start to pay provincial sales tax on diesel fuel for locomotives?

Mr. MacMillan: I think I will be able to give you the dates. We pay tax on our locomotive fuel in every province of Canada, bar one. Some of the other gentlemen here will have the details. We pay tax on locomotive fuel only in Quebec, Manitoba, Saskatchewan, Alberta and British Columbia. In our highway vehicles we pay diesel fuel oil tax in all provinces.

[Interprétation]

M. Skoberg: Quelles seraient vos dépenses supplémentaires si vous ajoutiez un wagon postal au train transcontinental à l'heure actuelle? Croyez-vous que ce coût serait important si vous assurez tout le service?

M. MacMillan: Nous transportons du courrier sur le service transcontinental à l'heure actuelle.

M. Skoberg: Mais votre contrat global avec le ministère des postes n'est pas...

M. MacMillan: Il n'est pas aussi considérable qu'il y a quelques années, c'est évident.

M. Skoberg: Quel courrier transportez-vous?

M. MacMillan: J'imagine que c'est le courrier de deuxième et de troisième classe.

M. Skoberg: *Readers' Digest* peut-être?

M. MacMillan: J'imagine. Nous leur louons des cases, mais nous ne savons pas ce qu'ils y mettent.

Le président: Monsieur Rock, est-ce que vous avez une autre question d'ordre financière?

M. Rock: A la page 8, paragraphe 4, on parle du carburant diesel:

...les impôts provinciaux augmentent de \$0.8 millions par suite de majorations des taxes sur le carburant diesel.

J'ai toujours pensé que vous ne payiez pas de taxes sur le carburant diesel. Est-ce que cette taxe s'applique au carburant diesel que vous utilisez pour les camions, les autobus?

M. MacMillan: Non. Il est destiné aux locomotives.

M. Rock: Aux locomotives?

M. MacMillan: Oui.

M. Rock: Quand avez-vous commencé à payer des taxes sur le carburant diesel destiné aux locomotives?

M. MacMillan: Je crois que je pourrai vous donner la date. Nous payons des taxes sur le carburant de locomotives dans toutes les provinces du Canada, sauf une. Nous avons ici des détails. Nous payons des taxes sur le carburant seulement au Québec, au Manitoba, en Saskatchewan, en Alberta, et en Colombie-Britannique. Nous payons des taxes sur le carburant de nos véhicules routiers dans toutes les provinces.

[Text]

Mr. Rock: I do not think this is justified because of the fact that you have your diesel locomotives running on your own road beds. I can understand a province collecting diesel fuel because there are diesel trucks travelling on their highways. I can understand that, the same as they collect taxes on gasoline because they maintain highways and the vehicles are using the highways. But you are not using this, you must provide your own. Is there no way of combatting that, legally-speaking?

Mr. MacMillan: I would comment facetiously that you are arguing to the converted. I accept everything you have said. We do not like the idea of paying taxation on the fuel which we use in locomotives but we have not been able to withstand the pressure from provincial governments to impose this taxation. As a matter of fact, in the calendar year of 1968 in three provinces, the rate on diesel fuel was increased and invoked in the first place.

• 1200

I said Alberta but I was a bit out of date. Effective June 1, 1968 they did impose a tax of 3 cents a gallon. Quebec and Saskatchewan increased their rates. We have had all these arguments and we advance them every time there is an indication of a possibility of increasing the rate, but in most instances we have failed in our arguments.

Mr. Rock: What do your legal advisors tell you in this regard?

Mr. MacMillan: Well, they tell us that if the provincial statute is the law, and they believe it to be the law, then we have to comply with it.

Mr. Rock: Have you referred this to the Department of Justice of Canada?

Mr. MacMillan: I am not sure that we have done that, but the fundamental philosophy of the federal government has been that the Canadian National live like any other corporate citizen and pay its taxes. And we paid last year about \$40 million in taxation.

Mr. Rock: In years back I asked the late Donald Gordon, and I believe he said that they did not pay on diesel fuel for diesel engines at that time. Is it only in the past three or four years or...

Mr. MacMillan: Oh no, it would be longer ago than that, Mr. Rock. There was a period when we did not pay it. And there are some provinces which at the moment fortunately

[Interprétation]

M. Rock: Je ne crois pas que ce soit justifié car vos locomotives roulent sur vos propres voies. Je comprends que les provinces pourraient imposer une taxe sur le carburant diesel si les camions utilisent leurs routes, et qu'elles imposent une taxe sur l'essence parce qu'elles doivent entretenir les routes que les véhicules empruntent, mais je ne comprends pas que les provinces puissent exiger des impôts pour des locomotives qui roulent sur vos propres voies. Est-ce que vous n'avez pas des moyens juridiques de contester cette situation?

M. MacMillan: Je dirais, en plaisantant, que vous prêchez au converti. Je suis tout à fait de votre avis. Nous n'aimons pas l'idée d'avoir à payer des taxes sur le carburant que nous utilisons dans les locomotives, mais nous n'avons pas pu résister aux pressions de la part des provinces qui veulent imposer ces taxes. De fait, au cours de 1968, le taux sur le carburant diesel a été augmenté dans trois provinces.

J'ai mentionné l'Alberta, j'étais un peu en retard. Depuis le 1^{er} juin 1968, ils ont aussi imposé une taxe de 0.3c le gallon. Le Québec et la Saskatchewan ont augmenté leurs taux. Nous avons tous ces arguments que nous présentons chaque fois qu'il y a une possibilité d'augmentation des tarifs, mais la plupart du temps, nous n'avons pas eu gain de cause.

M. Rock: Que vous disent vos conseillers juridiques à ce sujet?

M. MacMillan: Ils nous disent que le status provincial est suprême et que nous devons nous y plier.

M. Rock: Vous êtes-vous adressé au ministère de la Justice à ce sujet?

M. MacMillan: Je ne suis pas certain si nous avons fait cela, mais la philosophie fondamentale du gouvernement fédéral a toujours été que le National-Canadien doit agir comme toute autre société et payer ses impôts. Nous avons payé environ 40 millions de dollars en impôts l'année dernière.

M. Rock: J'avais déjà posé la question à M. Donald Gordon, et je crois qu'il avait dit que le CN ne payait pas d'impôts sur le carburant diesel pour les locomotives. Il y a deux ou trois ans.

M. MacMillan: Oh non, il y a plus longtemps que cela, monsieur Rock. Il y a eu un moment où nous ne payions pas d'impôts. Il y a des provinces où, en ce moment, heureu-

[Texte]

do not tax this, but the list is becoming shorter all the time.

Mr. Turner (London-East): The interest on the debt in 1952 was \$25,415,000 and then it started to soar and now it is around \$70 million. In this ten-year period, is that the result of dieselization mostly?

An hon. Member: That is on page 46.

Mr. MacMillan: Start in 1952. That was the year in which the last recapitalization of the Canadian National took place. The debt was reduced and therefore the interest followed it down. You will recall also that I said there were no straight-line depreciations prevailing at that time. I have forgotten exactly when this came into being, but there were no capital funds. There were no funds available from the railway's own ability to provoke capital. So the money which had to be spent in the postwar years to repair the ravages of the war and to re-equip had to be borrowed, and it was the borrowing of these additional funds that brought about the increase in the debt upon which the interest was paid.

But then, as I said earlier today, in 1960 we stopped borrowing money because by this time the depreciation was provoking enough capital funds in any year for us, using prudence and controlling our expenditures, to get along with the capital that flowed from the depreciation accrual. And from that date forward the variation in the interest on the debt has been completely and entirely applicable to the increase in the interest rate.

Mr. Turner (London East): A few years ago you changed over to region and area management. What is the difference in the operating expenses since you made this changeover?

Mr. MacMillan: You can take it again from this statement on page 46. We made the change in 1960 and on both sides of the account you will find that our revenues in the period since the reorganization of the management have increased roughly 50 per cent.

• 1205

They have gone from \$663,214,000 in 1960 to \$961,869,000 in 1968. This is the "Railway Operating Revenues" tabulation. The expenses on the other hand have risen from \$681,692,000 in 1960 to \$943,140,000 in 1968. That I think is about the story.

Mr. Turner (London East): So this new system is not as cheap as the old one.

[Interprétation]

sement, nous ne sommes pas taxés, mais la liste diminue tout le temps.

M. Turner (London-Est): L'intérêt de la dette en 1952 a été de \$25,415,000; cela a augmenté, et actuellement cet intérêt est de 70 millions. Sur une période de dix ans, est-ce à cause du fait qu'on a mis en service des locomotives diesel?

Une voix: C'est à la page 46.

M. MacMillan: Il faut revenir à 1952. C'était l'année où l'on a fait la dernière recapitalisation du National-Canadien. On a réduit la dette et par conséquent il y a eu réduction de l'intérêt. Vous allez vous rappeler que j'ai dit, aussi, qu'il n'y avait pas de dépréciation en ligne droite; je ne me souviens pas de l'époque exacte, mais je sais qu'il n'y avait pas de fonds. Il n'y avait pas de fonds disponibles à partir de la capacité du chemin de fer pour créer du capital. L'argent qu'on dépensa pour réparer les dommages de la guerre et renouveler l'équipement a dû être emprunté, ce qui explique l'augmentation de la dette.

Comme je l'ai dit plus tôt, en 1960 nous avons cessé d'emprunter de l'argent parce que la dépréciation attirait assez de fonds de capitaux chaque année. En usant de prudence et en minimisant les dépenses, nous pouvions nous tirer d'affaire avec le capital provenant de la dépréciation. Dès lors, toute augmentation d'intérêt est attribuable à l'augmentation du taux d'intérêt.

M. Turner (London-Est): Il y a quelques années vous avez adopté le système d'administration par région et par district. Quelle a été la conséquence du point de vue des frais d'exploitation?

M. MacMillan: Je vous renvoie encore à la page 46. On a fait ce changement en 1960, des deux côtés du compte, on trouve que les revenus, depuis cette réorganisation, ont augmenté de 50 p. 100. A partir de \$663,214,000 en 1960 ils ont monté à \$961,869,000 en 1968.

Il s'agit des «Recettes de l'exploitation ferroviaire». Les dépenses, d'autre part, ont augmenté, à partir de \$681,692,000 en 1960 jusqu'à \$943,140,000 en 1968. Voilà ce qui en est.

M. Turner (London-Est): Alors, le nouveau système n'est pas aussi économique que l'autre.

[Text]

Mr. MacMillan: Oh, I think it is. I think it is cheaper than the old one, and much more efficient. It gives us managerial tools which we did not possess under the old system.

Mr. Turner (London East): Under this new system have you more or fewer officials in the different areas?

Mr. MacMillan: I would have to go back and check the situation that prevailed in 1960. If you take numerical strength, in 1960 we had 104,000 employees and last year we had 85,000.

Mr. Horner: I think you have more chiefs in relation to Indians.

Mr. MacMillan: In that context, but also in the same context one must remember that in this period of time there has been a great change in the technology of all large corporations. This was brought about by the injection of computers and various other modern management aids. In the operation of these systems we have employees who are not supervisors, in that they are not supervising anyone, but they are very highly paid. They are technically highly skilled and highly trained, and for the purposes of the categorization of these employees, by virtue of the jobs they do they are in the supervisory personnel class. We had some of them in the old days, but nothing like the number we have today.

Mr. Turner (London East): Well, when this changeover was made in the London area we were told it was to do away with the paper work. Now I am told that there is more paper work than there ever was.

Mr. MacMillan: That is the curse of every company, paper work.

Mr. Turner (London East): In the London area and the Toronto area you have fewer employees but you have more officials. Does this not add to your costs? We are running a lot fewer trains than we did 15 years ago.

Mr. MacMillan: Yes, but you are running more tonnage than you did 15 years ago.

Mr. Turner (London East): Do not forget that the cars are much heavier.

Mr. MacMillan: Oh yes, they are.

Mr. Turner (London East): You base everything on ton miles, and it should be cars because the cars are 100 tons or more now.

Mr. MacMillan: Yes, they are. It is part of the change in the technology.

[Interpretation]

M. MacMillan: Oh, je crois que oui, en plus des avantages qu'il nous a donnés, au point de vue direction.

M. Turner (London-Est): Alors, est-ce qu'il y a plus, ou moins, de fonctionnaires dans les diverses régions, grâce à ce nouveau système?

M. MacMillan: Il faudrait que je vérifie la situation en 1960 à ce point de vue-là. Si l'on prend le nombre des effectifs pour 1960, nous avions 104,000 employés, et l'année dernière, nous n'en avions que 85,000.

M. Horner: Je crois que vous avez plus de patrons que d'employés.

M. MacMillan: Il faut se rappeler qu'il y a eu une évolution technique importante dans toutes les grosses compagnies, grâce aux ordinateurs et à d'autres accessoires de la direction. Dans le fonctionnement de ces systèmes, nous avons des employés qui ne sont pas des surveillants, en ce sens qu'ils ne surveillent personne, mais ce sont des personnes qui sont très bien payées. Ce sont des techniciens très doués, diplômés, et selon leurs fonctions, ils se trouvent à être dans la catégorie des surveillants. Nous avions de ces gens autrefois, mais moins que maintenant.

M. Turner (London-Est): Lors de ce changement, à London, on nous a dit qu'on se débarrassait de la paperasse. On me dit maintenant qu'il y a encore plus de paperasse qu'avant.

M. MacMillan: Le paperasse est la grosse faiblesse de toutes les sociétés.

M. Turner (London-Est): Dans la région de London et celle de Toronto, vous avez beaucoup moins d'employés, mais vous avez plus de fonctionnaires. Cela n'augmente pas vos coûts; il y a beaucoup moins de trains qu'il y en avait voilà quinze ans.

M. MacMillan: Oui, mais ce sont des trains qui ont une plus grande capacité.

M. Turner (London-Est): N'oubliez pas que les wagons sont plus lourds.

M. MacMillan: Oui, c'est juste.

M. Turner (London-Est): Alors, vous parlez en fonction de tonnes-milles plutôt que de wagons, ce qui est faux, car les wagons d'aujourd'hui pèsent cent tonnes ou plus.

M. MacMillan: Oui, cela fait partie des nouvelles améliorations techniques.

[Texte]

Mr. Turner (London East): How much planning did you do regarding office facilities? Prior to 1960 you spent thousands of dollars on the Old Shoe Building in the London area and as soon as area management came in you then, within less than a year, tore down the Old Shoe Building. You built a new office building under a lease arrangement with some outfit in Montreal and now you are building another building under a lease arrangement. This all costs money and the taxpayers have to pay for this. How much planning do you do? Do you look ahead five or six or ten years?

Mr. MacMillan: There is an implication in what you said that this was not planned. I do not know your reference—was it the Shoe Building?

Mr. Turner (London East): Yes, why spend the money on the Shoe Building if you knew that you were going to build a new office building?

Mr. MacMillan: Well, the London office changes flow from the determination of the management to put to use the land at the London station area which was non revenue-provocative and to redevelop it. And in this instance we did exactly the same as we have done in many other places in Canada. We invited developers to submit proposals to redevelop the area and that is what took place. We did get a proposal which we viewed as favourable and we entered into an

● 1210

agreement with this company. They built a building and we moved, in part, into the new building. You would have the dates much better in your mind than I have. This was perhaps four or five years ago.

This same company had at that time plans for the development of the remainder of the station grounds. They did not mature for a great variety of reasons until perhaps about two years ago when they were able to carry out their development plans and in their development planning it was convenient for them to invite us to move from the earlier building into the new building and occupy a comparable amount of space.

So we did that and the space which we had in the old building was released back to the developer and presumably is under lease. It was not our requirement that brought about this move. It was more a question of co-operating with the developer to enable him to pull more people into his development at the London station. I think this was extremely beneficial to the city of London.

[Interprétation]

M. Turner (London-Est): Quelle planification avez-vous fait en ce qui concerne l'aménagement des bureaux? Avant 1960, vous avez dépensé des milliers de dollars pour un vieil édifice, l'édifice *Shoe*, à London, puis vous l'avez démoli, après un an. Vous avez construit un nouvel édifice, loué d'une société de Montréal, et maintenant vous en construisez un autre, selon le même système. Ceci coûte cher, et ce sont les contribuables qui payent. Quel genre de planification faites-vous? Prévoyez-vous pour cinq ans, dix ans, par exemple?

M. MacMillan: Vous suggérez que ce qu'on a fait n'a pas été planifié, qu'on n'a pas prévu. Vous parlez de l'édifice *Shoe*, que je ne connais pas.

M. Turner (London-Est): Pourquoi est-ce qu'on dépense de l'argent pour rénover un ancien édifice quand on voit qu'on doit en construire un neuf?

M. MacMillan: En ce qui concerne London, les décisions viennent du fait que la direction veut utiliser le terrain de la gare, qui ne rapporte rien, et développer ce terrain. On a fait la même chose qui se fait partout, on a invité les entrepreneurs à faire des propositions sur le réaménagement de ce terrain, et voici ce qui est arrivé: on nous a fait une proposition que nous considérons comme favorable, et nous nous sommes entendus avec cette compagnie. Cette compagnie a érigé l'é-

difice, et nous l'avons occupé en partie; c'était peut-être il y a quatre ou cinq ans, vous vous rappelez cela mieux que moi.

Alors cette même entreprise avait à ce moment-là des projets pour le développement de ce qui restait de la propriété de la gare. Ces projets n'ont pas mûri à temps, pour bien des raisons. Il y a deux ans, cette entreprise a pu réaliser ce projet de développement; selon les plans, il était commode pour cette entreprise de nous inviter à nous déplacer de l'ancien édifice et nous installer dans le nouvel édifice, en nous donnant de l'espace comparable.

Nous leur avons rendu les locaux que nous avions dans l'ancien édifice, et ils sont probablement en location. Il s'agissait surtout de coopérer avec l'entreprise afin de lui permettre d'attirer plus de clients à l'installation de la gare de London. Il y a eu de gros avantages pour la ville de London.

[Text]

Mr. Turner (London East): Yes, but when you tore down the old station and you must admit I think, Mr. Bowra, that was a beautiful station and the station we have there now is not one, two, three on the old station.

Mr. Bowra: No, but again it is more modern and it is more economical.

Mr. Turner (London East): And the people have a lot farther to walk.

Mr. Bowra: That is, perhaps, the case, yes.

Mr. Turner (London East): In the London area when a diesel breaks down in passenger service, can the mechanics order parts from General Motors Diesel Ltd. whose plant is in London, or do they have to order them from Toronto or Montreal? Does this not add to your costs?

Mr. MacMillan: That is a double-barrelled question, the first part of which I could not answer. Do you know the answer, Mr. Bowra? Can they order them directly from General Motors Diesel?

Mr. Bowra: I think not. They might in certain very special circumstances, but by and large it is no different there than with other materials where it is to our own advantage on volume purchases to centralize our purchasing and then distribute the goods to the various stations rather than have them shop locally for the materials.

Mr. Turner (London East): This adds to your cost; I think it also adds to the time that the diesel is tied up.

Mr. MacMillan: I would hope that we would not have a diesel down in London waiting for parts very long if the parts were immediately available in the General Motors plant which is there, because that does not make very much sense. However, we have to operate on the basis of a centralized stores inventory. We cannot afford to have comprehensive stores for our machinery and equipment every place.

Mr. Turner (London East): Thank you sir.

The Chairman: Could we return to freight rates now? Mr. McGrath?

Mr. McGrath: I was going to ask before we leave, Mr. Chairman, I wonder whether the railway could find out for us the operating deficit for maintaining rail passenger service on its U.S. subsidiaries or U.S. lines?

[Interpretation]

M. Turner (London-Est): Lorsque vous avez démolì l'ancien édifice, ce bel édifice, monsieur Bowra, admettez que vous l'avez remplacé par une structure bien moins pittoresque.

M. Bowra: Soit, mais le nouvel édifice est plus neuf, plus rentable.

M. Turner (London-Est): Et on doit marcher plus longtemps.

M. Bowra: Oui, peut-être.

M. Turner (London-Est): Dans la région de London, lorsqu'une locomotive diesel est en panne, est-ce que vous commandez les pièces de rechange sur place de la *General Motors*, ou est-ce que vous les faites venir de Toronto ou Montréal? Est-ce que cela n'ajoute pas au coût?

M. MacMillan: C'est une question double. Connaissez-vous la réponse, M. Bowra? Peut-on commander de la *General Motors Diesel*?

M. Bowra: Je ne pense pas. Dans des circonstances spéciales, cela pourrait se produire, mais en général c'est comme dans d'autres domaines. C'est à notre avantage lorsque nous achetons en grosses quantités, de centraliser les achats et ensuite distribuer la marchandise aux diverses gares, plutôt que de forcer les mécaniciens à chercher les pièces sur place.

M. Turner (London-Est): Mais cela augmente vos frais, n'est-ce pas? Cela retarde les locomotives.

M. MacMillan: J'espère qu'une locomotive n'attendrait pas longtemps à London, si les pièces de rechange sont disponibles à la *General Motors* tout près de là. Il faut partir du principe que tout est centralisé, on ne peut pas avoir des magasins de pièces de rechange partout.

M. Turner (London-Est): Merci, monsieur.

Le président: Pourrait-on en revenir aux taux du transport des marchandises. Monsieur McGrath.

M. McGrath: Est-ce que les chemins de fer pourraient nous nous faire savoir quels sont les déficits du service voyageurs de ses filiales aux États-Unis?

[Texte]

Mr. MacMillan: We will make a note of that.

Mr. Benjamin: I have some more questions, Mr. Chairman, concerning the funds of the CN, but also relating to employee relations. May I ask them now under the financial statement or shall I wait until we get to personnel?

The Chairman: You could come back to that later under personnel, Mr. Benjamin.

Mr. McGrath: Would not this be a good point at which to adjourn, Mr. Chairman. It is 12.15 and Mr. MacMillan has been here since 9.30 without a break and Mr. Vaughan looks very tired, he has not had a break.

The Chairman: Is everyone agreed.

Some hon. Members: Agreed.

The Chairman: We will adjourn until 3.30 p.m. this afternoon. The understanding is that we will come back on freight rates at 3.30 p.m. Is it agreed?

Some hon. Members: Agreed.

AFTERNOON SITTING

The Chairman: Order. I would like to begin with the point of order by Mr. McGrath this morning. Mr. McGrath raised a point of order on our Sixth Report to be concurred in the House and I get...

• 1535

Mr McGrath: It was not a point of order, Mr. Chairman. It was a question to ask you when you would move a motion for concurrence.

The Chairman: I went to Dr. Ollivier, the Parliamentary Counsel of the House and he told me that it is not necessary, and I will read it:

All such Reports do not need Motions for Concurrence because all Estimates referred are subject to the following:

Saving always the powers of the Committee of Supply in relation to the voting of public moneys,...

So, you do not need a motion for concurrence on the Estimates.

Mr. McGrath: There is one question on that, Mr. Chairman, which I might bring up to save problems later on. While I think Dr.

[Interprétation]

M. MacMillan: Nous en avons pris note.

M. Benjamin: J'ai d'autres questions, monsieur le président. C'est au sujet des fonds du CN, et aussi des relations avec les employés. Puis-je les poser pendant que nous étudions le rapport financier, ou dois-je attendre que nous parlions du personnel?

Le président: Vous pourriez y revenir, monsieur Benjamin.

M. McGrath: Ne serait-ce pas le moment de lever la séance? Il est 12 h. 15, et M. Vaughan a l'air fatigué, il n'a pas eu de repos, et M. McMillan est ici depuis 9h.30.

Le président: Tous d'accord?

Des voix: D'accord.

Le président: Nous allons ajourner jusqu'à 15.30. Nous reviendrons alors aux taux du transport des marchandises. Sommes-nous d'accord?

Des voix: Convenu.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

Le président: Messieurs nous avons quorum. Pour commencer je voudrais parler du rappel au Règlement soulevé par M. McGrath, ce matin. M. McGrath a invoqué le Règlement au sujet de notre sixième rapport qui devait être adopté par la Chambre.

M. McGrath: Ce n'était pas un rappel au Règlement, monsieur le président. C'était une question pour demander quand vous étiez pour proposer l'adoption.

Le président: Je me suis adressé à M. Ollivier, conseiller parlementaire de la Chambre, et il m'a dit que ce n'était pas nécessaire, et je lis: "Il n'est pas nécessaire de présenter des motions pour adopter ces rapports parce que toutes les prévisions budgétaires mentionnées sont sous réserve de ce qui suit:

"Toujours sans porter atteinte aux pouvoirs du Comité des subsides par rapport à la votation des deniers publics..."

Donc, vous n'avez pas besoin de présenter de motion d'adoption pour les prévisions budgétaires.

M. McGrath: Monsieur le président, cela va peut-être nous éviter des problèmes plus tard. Je crois que le conseil de M. Ollivier est

[Text]

Ollivier's advice is correct in this particular instance, if any further reports, such as the following one or one after that, are tabled and concurrence is requested, there might be some difficulty involved if the subsequent reports should refer in any way to the Report we are discussing now and a concurrence has not been asked for. Perhaps you might bear that in mind, Mr. Chairman.

The Chairman: On the other matter, Mr. McGrath, should I call it a point of order?

Mr. McGrath: That one was a legitimate point of order.

The Chairman: Do you want me to read your point of order, Mr. McGrath?

Mr. McGrath: Yes, sir.

The Chairman: I will have the Clerk read it.

The Clerk: That the witness being heard by this Committee re examination of the CN Annual Reports for 1967 and 1968 be prepared to answer Questions regarding the two recent orders of CTC allowing CN to abandon Rail Passenger Service in Newfoundland.

My point of order is based on the fact that when this matter was first raised in Parliament at this present Session the Government House Leader gave an undertaking that we could examine CN and Rail Passenger Abandonment in this Committee when the Annual Report for 1967 would be referred. Notwithstanding the witness' (Mr. Vaughan's) claim that the matter is outside of his (CN's) jurisdiction and is in fact *sub judice* as a judgement or an order has been made by CTC which has yet to be executed.

This matter has been studied by this Committee in connection with its order from the House to study the Transportation Problems of the Atlantic Provinces. A recommendation in this regard has been made to the House in our 5th Report—which is an interim recommendation until we are in a position to examine the briefs and the evidence heard on our tour of Atlantic Provinces and to make our final recommendation to the House.

[Interpretation]

justifié dans ce cas particulier, mais si d'autres rapports, comme le suivant ou un autre après, sont déposés et que l'adoption est demandée, il y aurait peut-être des problèmes si les rapports suivants mentionnaient de quelque façon le rapport que nous discutons à présent et pour lequel on n'a pas demandé l'adoption.

Le président: Pour ce qui est de l'autre question, monsieur McGrath, est-ce un rappel au Règlement?

M. McGrath: Celle-là était un rappel légitime au Règlement.

Le président: Voulez-vous que je lise votre rappel au Règlement, monsieur McGrath?

M. McGrath: Oui, monsieur.

Le président: Je vais le faire lire par le secrétaire.

Le secrétaire: Que le témoin qui comparait devant le Comité relativement à l'examen des rapports annuels 1967 et 1968 du National-Canadien soit prêt à répondre à des questions au sujet des deux ordonnances récentes de la Commission canadienne des transports autorisant le National-Canadien à annuler le service de trains de voyageurs à Terre-Neuve.

Mon rappel au Règlement se fonde sur le fait que lorsque cette question a été soulevée pour la première fois au Parlement au cours de la présente session, le leader du gouvernement à la Chambre s'est engagé à permettre à notre Comité d'examiner la question de l'annulation du service de trains de voyageurs du National-Canadien au moment où le rapport annuel de 1967 serait renvoyé à notre étude. Ce fait demeure, nonobstant l'affirmation du témoin (M. Vaughan), à savoir, que la question dépasse le cadre de sa compétence (de la compétence du National-Canadien) et est en fait *sub judice*, puisque la Commission canadienne des transports a passé un jugement ou une ordonnance qui restent encore à exécuter.

Cette question a été étudiée par le Comité relativement à l'ordre qu'il avait reçu de la Chambre d'étudier les problèmes des transports dans les provinces de l'Atlantique. Nous avons fait à la Chambre une recommandation à cet égard dans notre cinquième rapport, recommandation provisoire en attendant que nous soyons en mesure d'examiner les mémoires et les témoignages entendus lors de notre voyage dans les provinces de l'Atlantique et de faire une recommandation définitive à la Chambre.

[Texte]

(Mr. MacDonald made this undertaking during the Debate last fall on the CN Financing Bill)

The Chairman: The reply is as follows, Mr. McGrath.

The Clerk: This motion by Mr. McGrath should be declared irregular or out of order on the following grounds:

1. The matter raised in the motion is still *sub judice* because the order for abandonment has been executed on April 15th but it was extended for three months, up to July 2.

2. The motion is out of order because the Fifth Report on the same matter has been presented to the House on March 19, 1969, but not concurred in and it is still before the House for consideration, with amendments.

The Chairman: Now we will come back to Mr. Skoberg's motion.

Mr. McGrath: No, Mr. Chairman.

The Chairman: I beg your pardon?

Mr. McGrath: I want to appeal that ruling. I want to state why I appeal that ruling, and will do so as briefly and as concisely as possible.

• 1540

When this matter was first raised in the House last fall, it was raised in connection with the debate on the Canadian National Railways Financing and Guarantee Act and at that time we were given an undertaking that the current Annual Report, which at that time was the 1967 Report, would be referred to the Committee and that we would in fact be given an opportunity in the Committee to examine Canadian National Railways officials, including the President and his senior officials, on the reasons leading up to their application to the CTC to abandon rail passenger service in Newfoundland.

Since that time we have raised the matter in Committee. It was the subject matter of a motion moved by me which was adopted by the Committee, and which was not incorporated in our second report and which became the subject matter of a question of privilege which in turn became the subject matter of the Third Report of the Standing Committee on Privileges and Elections.

[Interprétation]

(M. MacDonald a pris cet engagement lors du débat qui a eu lieu l'automne dernier relativement au bill sur le financement du National-Canadien).

Le président: La réponse est la suivante, monsieur McGrath.

Le secrétaire: La proposition de M. McGrath est déclaré irrecevable, pour les raisons suivantes:

1. La question soulevée dans la motion est encore *sub judice*, car l'ordre d'annulation a été exécuté le 15 avril, mais a été prolongé pour trois mois, ou jusqu'au 2 juillet 1969.

2. Le cinquième rapport sur cette question a été présenté à la Chambre le 19 mars 1969, mais n'a pas été approuvé, et est encore soumis à l'étude de la Chambre, avec des modifications.

Le président: Nous en venons maintenant à la proposition de M. Skoberg.

M. McGrath: Non, monsieur le président.

Le président: Je vous demande pardon?

M. McGrath: Je veux contester cette décision et je vais vous dire pourquoi. Je vais le faire en quelques mots.

Lorsque la question a d'abord été soulevée à la Chambre l'automne dernier, c'était dans le cadre d'un débat sur la Loi sur les Chemins de fer Nationaux du Canada (financement et garantie). A ce moment-là, on s'est engagé à ce que le rapport annuel en cours, soit le rapport de 1967, soit renvoyé au Comité et que nous aurions l'occasion au Comité de poser des questions aux dirigeants du CN, y compris le président et sa haute direction, en ce qui concerne les raisons qui les ont poussés à demander au CTC d'abandonner les services-voyageurs à Terre-Neuve.

Depuis lors, nous avons soulevé cette question en Comité, c'est ce qui a fait l'objet d'une motion que j'ai présentée et qui fut adoptée par le Comité, et qui ne faisait pas partie de notre deuxième rapport; cette motion a fait l'objet d'une question de privilège qui figure au troisième rapport du Comité des privilèges et élections.

[Text]

Since that happened the House gave an order to the Committee to go to the Atlantic Provinces and to study the transportation problems of the Atlantic Provinces. In this connection we heard witnesses and we examined briefs and examined witnesses in connection with the presentation of the briefs concerning the application of CN and the decision of CTC allowing CN to abandon rail passenger service in Newfoundland. My point is that this has been the subject of debate and discussion and motions in this Committee, and it seems to me to be rather unusual, to say the least, that because the House Leader and the Government decide that they do not like one of the recommendations of our Fifth Report, the whole matter suddenly becomes *sub judice* and that we are denied the privilege which was promised to us last fall to examine Mr. MacMillan and his officials in relation to their decision, subsequently authorized by CTC, to abandon rail passenger service in Newfoundland.

That ruling of yours, Mr. Chairman, which I am obliged to appeal, makes a mockery of the proceedings of this Committee of the last several months. It makes fools of the people who appeared before this Committee in St. John's and who presented briefs in support of continuance of rail passenger service in Newfoundland. It makes a fool of every member of this Committee who conducted a long and extensive examination of Mr. Pickersgill and the Canadian Transport Commission. And I appeal to the members of the Committee, so that we will not make fools of ourselves, to have your ruling set aside.

Mr. Allmand: Mr. Chairman, I disagree with many of the points made by Mr. McGrath. He continually brings forward the same fallacious arguments. We have repeated time and time again that the Railway Act provides that once a petition for discontinuance of a service is put before the Canadian Transport Commission, they are seized of that petition. Once they make a decision on the petition the Act provides for an appeal. If somebody does not like the decision of the Canadian Transport Commission—this case their decision with respect to rail passenger service in Newfoundland—he is free to make an appeal through the proper channel—to the Governor in Council. Nobody in Newfoundland has thought fit to make such an appeal. There are various serious bodies in Newfoundland. They have expressed wishes and desires through letters and declarations, they have made speeches in the House of Commons, but they

[Interpretation]

Depuis lors, la Chambre a donné l'ordre au Comité de se rendre dans les provinces Atlantiques pour étudier les problèmes des transports de ces provinces. Nous avons entendu des témoins, nous avons lu des mémoires qui portaient sur la demande présentée par le National-Canadien et la décision de la Commission des transports, qui a permis au National-Canadien d'abandonner les services de voyageurs à Terre-Neuve. Ceci a fait l'objet d'une discussion et de motions au Comité, et je crois qu'il est assez étrange—c'est le moins qu'on puisse dire—que sous prétexte que le leader du gouvernement à la Chambre n'aime pas particulièrement les recommandations de notre cinquième rapport, la question traîne en longueur, et qu'on nous refuse le privilège, qui nous a été promis à l'automne dernier, de poser des questions à M. MacMillan et à ses collègues au sujet de la décision d'abandonner le service des voyageurs à Terre-Neuve, décision ratifiée par la CCT.

Monsieur le président, je conteste votre verdict, car il rend inutiles toutes les délibérations du Comité depuis cinq ou six mois. Il couvre de ridicule les gens qui se sont rendus à St-Jean pour parler de la nécessité de poursuivre les services-voyageurs. Il couvre de ridicule les membres du Comité qui ont interrogé M. Pickersgill et la Commission canadienne des transports. Je ne veux pas que nous soyons couverts de ridicule et je vous demanderais de mettre de côté ce jugement.

M. Allmand: Monsieur le président, je ne suis pas d'accord avec ce qu'a dit M. McGrath. Il présente toujours les mêmes arguments fallacieux. Nous avons dit et répété que la Loi sur les chemins de fer prévoit que lorsqu'on présente à la Commission canadienne des Transports une pétition signifiant l'abandon d'une voie de chemin de fer, c'est elle qui rend un jugement. Il y a possibilité d'appel si l'on n'aime pas la décision de la Commission des Transports; celui qui est contre la décision relative au transport des voyageurs à Terre-Neuve peut toujours interjeter appel auprès du gouverneur en conseil. Personne à Terre-Neuve n'a interjeté appel. Il y a des organismes sérieux à Terre-Neuve, qui ont exprimé leurs désirs au moyen de lettres, de déclarations, d'interventions à la Chambre des communes, mais ils n'ont pas décidé d'interjeter appel.

[Texte]

have not taken the processes which are open to them—the legal processes of making an appeal; they have not done that.

So we have submitted—we have submitted all along—that it is illegal to come to this Committee and try to do through the back door that which the law provides for through the front door. And I submit that Mr. McGrath is doing this continually for political reasons. We are going to turn down the motion because if he has a valid grievance against the decision of the Canadian Transport Commission, let him and others in Newfoundland make an appeal. They may be very right, they may have a very good ground for appeal, but let them appeal to the proper place, not to this Committee. As far as I am concerned, I am voting against this motion as I have done in the past. If he had not waited until ten minutes after one on the first occasion, when several of the members had left the room, he would never have passed the motion which he passed in the first place.

Mr. McGrath: Mr. Chairman, that remark of Mr. Allmand's should be ruled out of order because it imputes motives and he has no right to impute motives.

Mr. Horner: Mr. Chairman, I find myself somewhat in agreement with Mr. Allmand on the fact that it is legal. It is legal for any body or any group of people in Newfoundland to appeal the ruling, but the Minister can also appeal the ruling, under the direction and the advisement of the House, without having been asked by a body or a group to appeal it.

• 1545

Your ruling, sir, in suggesting that it is *sub judice* now for us to discuss it or to rule on it is not quite fair in my interpretation of the proceedings because the government could keep the House from concurring in the Fifth Report and could keep the Fifth Report, in a sense, before the House for the next year, and therefore we would not be able to discuss the matter any further.

I find Dr. Ollivier's statement somewhat hard to follow and hard to get along with, and I think that I would have to urge you and the Committee and especially Mr. Allmand to reconsider this position. Certainly anybody in Newfoundland, any group of people in Newfoundland legally has the right to appeal. But the Minister can do it on the advisement of this Committee, and in a sense, this is what this Committee advised the House to recommend to the Minister in their Fifth Report. So in a way, very, very clearly there are two sides to this case and the Minister could act if the House concurred in

[Interprétation]

Nous avons dit, depuis le début, qu'il est illégal de venir à ce Comité et de tenter de faire de façon indirecte ce qui pourrait être fait d'une façon directe au moyen de la Loi. C'est ce que tente de faire M. McGrath, pour des raisons politiques. Nous allons rejeter la motion, car s'il a un grief valable contre la décision de la Commission canadienne des Transports, il peut, de même que d'autres personnes à Terre-Neuve, interjeter appel. Ils ont peut-être raison; ils ont peut-être de bonnes raisons d'interjeter appel, mais qu'ils le fassent là où il faut, et non au présent Comité. Pour ma part, je voterai contre la motion, comme je l'ai toujours fait. S'il n'aurait pas attendu jusqu'à 1 heure dix, il n'aurait jamais pu présenter la motion qu'il a présentée.

M. McGrath: Monsieur le président, le commentaire de M. Allmand devrait être rejeté, car il me prête des intentions.

M. Horner: Monsieur le président, je suis d'accord avec M. Allmand qu'il est possible à toute personne à Terre-Neuve d'interjeter appel, mais le ministre peut également en appeler d'un jugement, sur avis de la Chambre, sans avoir entendu les recommandations d'un organisme ou d'un groupe à cet effet.

Votre jugement, à l'effet qu'il nous appartient de discuter de la question ou de prendre une décision, n'est pas tout à fait juste, selon mon interprétation de la procédure, car le gouvernement pourrait empêcher la Chambre d'adopter le cinquième rapport, et le conserver à l'ordre du jour pendant un an, et nous ne pourrions pas en discuter.

Je crois que la déclaration de M. Ollivier est assez difficile à admettre, et j'aimerais que vous même, les membres du Comité, et M. Allmand revisiez vos positions. Il est certain que n'importe quel groupe de Terre-Neuve peut interjeter appel; cependant le ministre peut également le faire sur recommandation de ce Comité, et en somme, c'est cela que le comité a recommandé à la Chambre, pour qu'à son tour elle donne son avis au ministre dans son cinquième rapport. La question a donc très clairement deux aspects. Le ministre pourrait prendre des mesures si la Chambre permettait l'adoption du cinquième rap-

[Text]

the Fifth Report. If the House did not concur in the Fifth Report, it would be rejecting the recommendation to the Minister and the Minister would not have to recommend action by anybody. But the fact is that the House has not concurred in the Fifth Report, we are not having a chance to debate the Fifth Report to a conclusion, and therefore I find some difficulty in agreeing with Dr. Ollivier's ruling, which you have read out, Mr. Chairman.

Mr. Givens: Mr. Chairman, on a point of order. I may be technical but this whole discussion is out of order. When the Chairman rules on a certain point and somebody calls into question the ruling of the Chair, with great respect there is only one motion that can be voted on; that is, on whether the ruling of the Chairman shall be sustained. If the ruling is sustained, that ends the discussion. If the ruling is not sustained, then you continue to have the debate. This debate could go on for an hour and a half. You have ruled, and that is the order of the day. The only question now is: shall the ruling of the Chair be sustained or not? That determines whether further discussion takes place. I hesitated to interrupt, but it looks as though there are going to be several speakers, and with great respect, they are all out of order.

Mr. Horner: I was speaking on a point of order.

The Chairman: Mr. Givens, your point is well taken. I think we have heard enough and I think we should take a vote on it.

Mr. Rock: Mr. Chairman, did you say you also ruled?

The Chairman: Yes, Mr. Rock.

Mr. McGrath: Mr. Chairman, if you are not going to permit any further discussion, I must then exercise my right to speak on a question of privilege to correct some of the misleading statements made by Mr. Allmand.

Number one, there has been an appeal. There have, in fact, been two appeals.

The Chairman: Order, please.

Mr. McGrath: Mr. Chairman, I am speaking on a question of privilege and I am entitled to do so. My question of privilege is based on the fact that Mr. Allmand misled the Committee and I want to state why he misled the Committee. There have been two appeals and I have one here in my hand which is dated March 27 to the Prime Minister and signed by six members of Parliament. There is another one to the Prime Minister dated July 3 signed by six members of Parliament.

[Interpretation]

port; sinon, la Chambre des communes rejeterait la recommandation au ministre, le ministre n'aurait pas à recommander à qui que ce soit de prendre des mesures quelconques. Le fait est que la Chambre n'a pas adopté le cinquième rapport, et nous n'avons pas la possibilité d'en discuter; par conséquent je trouve assez difficile d'accepter la décision de M. Ollivier, que nous avez lue, monsieur le président.

M. Givens: Monsieur le président, j'en appelle au règlement. Toute la discussion est irrecevable. Quand le président rend un jugement et que quelqu'un le conteste, avec respect, il n'y a qu'un motion qui soit acceptable à savoir si le jugement du président est maintenue. S'il l'est, cela met un terme à toute discussion; si le jugement n'est pas maintenu, la discussion se poursuit. Elle peut se poursuivre pendant une heure et demie. Vous avez rendu un jugement, et la question est la suivante: doit-on accepter ou rejeter la décision du président? Nous saurons alors si la discussion doit se prolonger. J'ai hésité à vous interrompre, mais il semble que plusieurs personnes se disposent à intervenir; avec tout le respect que je leur dois, leur intervention est irrecevable.

M. Horner: Je parle justement de cet appel au Règlement.

Le président: Monsieur Givens, j'accepte votre appel. Je crois que nous en avons assez entendu et qu'il est temps de passer au vote.

M. Rock: Monsieur le président, avez-vous fait votre ce jugement?

Le président: Oui, monsieur Rock.

M. McGrath: Monsieur le président, si vous ne permettez pas une plus ample discussion, je soulèverai une question de privilège pour corriger les déclarations de M. Allmand qui pourraient induire en erreur.

Le président: A l'ordre s'il vous plaît.

M. McGrath: Il s'agit d'une question de privilège; c'est mon droit. Ma question de privilège est fondée sur le fait que M. Allmand a induit le Comité en erreur, et je veux dire pourquoi. Il y a eu deux appels qui ont été interjetés; j'en ai un en main; il a été adressé au Premier ministre le 27 mars et signé par six députés. Il y en a un autre qui est daté du 3 juillet et signé par six députés.

[Texte]

The Chairman: Order, please. I think we have gone far enough on that, Mr. McGrath. I think Mr. Givens was very right when he said that a ruling can be appealed, and we will take a vote right away. If the appeal is sustained that will be the end of it.

Mr. McGrath: There was some hope for Mr. Givens earlier, but now I have some doubts.

The Chairman: Will those in favour of my appeal please raise their hands?

Mr. McGrath: Your appeal? You do not even know what you are voting for.

An hon. Member: What is the motion?

An hon. Member: The motion made by Mr. McGrath.

Mr. McGrath: Mr. Chairman, I would like you to read my point of order again because the House Leader just came into the room and perhaps he would be interested in hearing it.

The Chairman: I do not think I am going to re-open debate on that.

Mr. McGrath: Mr. Chairman, we want to know what we are voting on.

The Chairman: You know, Mr. McGrath. You wrote your own motion and we have read it twice.

An hon. Member: I believe quite a number of members have come in since then, Mr. Chairman.

Mr. McGrath: This is not a complete joke, Mr. Chairman. There are members who have come in who do not know what they are voting on. The hon. member for Burnaby-Seymour—he will want to know what he is voting on.

The Chairman: Order, please. I will ask the Clerk to read it once more and there will be no debate after that. This is my ruling. Please read both—the point of order and my ruling.

The Clerk: The point of order by Mr. McGrath:

That the witness being heard by this Committee re examination of the CN Annual Reports for 1967 and 1968 be prepared to answer Questions regarding the two recent orders of CTC allowing CN to abandon Rail Passenger Service in Newfoundland.

[Interprétation]

Le président: A l'ordre s'il vous plaît. Je crois que nous avons été assez loin. Monsieur Givens avait tout à fait raison quand il disait qu'un jugement pouvait faire l'objet d'un appel, et nous allons passer immédiatement au vote. Si l'appel est appuyé, la discussion s'arrêtera là.

M. McGrath: M. Givens avait quelque espoir tout à l'heure, maintenant je commence à avoir des doutes.

Le président: Que tous ceux qui sont en faveur de mon appel lèvent la main?

M. McGrath: Votre appel? Vous ne savez même pas pourquoi vous votez.

Une voix: Quelle est la motion?

Une voix: La motion de M. McGrath.

M. McGrath: Monsieur le président, j'aimerais que vous relisiez mon appel au Règlement, car le leader du gouvernement à la Chambre vient d'arriver et il serait peut-être intéressé à l'entendre.

Le président: Je ne veux pas reprendre le débat là-dessus.

M. McGrath: Nous voulons savoir sur quoi nous votons.

Le président: Vous le savez, c'est vous qui avez écrit cette motion. Nous vous l'avons déjà lue deux fois.

Une voix: Je crois qu'il y a plusieurs députés qui sont arrivés depuis, monsieur le président.

M. McGrath: Ce n'est pas une plaisanterie, monsieur le président; il y a des députés qui viennent d'arriver et qui ne savent pas sur quoi ils vont voter. L'honorable député de Burnaby-Seymour voudrait bien savoir sur quoi il va voter.

Le président: A l'ordre, s'il vous plaît. Le greffier va la lire encore une fois, et il n'y aura plus de discussion après cela. Voilà mon jugement. Lisez l'appel au Règlement et ma décision, s'il vous plaît.

Le secrétaire: Appel au Règlement de M. McGrath:

Que le témoin qui comparait devant le Comité relativement à l'examen des rapports annuels 1967 et 1968 du National-Canadien soit prêt à répondre à des questions au sujet des deux ordonnances récentes de la Commission canadienne des transports autorisant le National-Canadien à annuler le service de trains de voyageurs à Terre-Neuve.

[Text]

My point of order is based on the fact that when this matter was first raised in Parliament at this present Session the Government House Leader gave an undertaking that we could examine CN and Rail Passenger Abandonment in this Committee when the Annual Report for 1967 would be referred. Notwithstanding the witness (Mr. Vaughan's) claim that the matter is outside of his (CN's) jurisdiction and is in fact *sub judice* as a judgement or an order has been made by CTC which has yet to be executed.

This matter has been studied by this Committee in connection with its order from the House to study the Transportation Problems of the Atlantic Provinces. A recommendation in this regard has been made to the House in our 5th Report—which is an interim recommendation until we are in a position to examine the briefs and the evidence heard on our tour of Atlantic Provinces and to make our final recommendation to the House.

(Mr. MacDonald made this undertaking during the Debate last fall on the CN Financing Bill)

The Chairman's ruling is that the motion by Mr. McGrath should be declared irregular or out of order on the following grounds:

1. The matter raised in the motion is still *sub judice* because the order for abandonment has been executed on April 15th but it was extended for three months, up to July 2.

2. The motion is out of order because the Fifth Report on the same matter has been presented to the House on March 19, 1969, but not concurred in and is still before the House for consideration, with amendments.

The Chairman: That is the ruling of the Chair. Is the Chair's ruling being sustained? Will those in favour please raise their hand.

Mr. McGrath: Raise it higher, Charlie, we cannot see it. I want everyone to see how you are voting, chum.

[Interpretation]

Mon rappel au Règlement se fonde sur le fait que lorsque cette question a été soulevée pour la première fois au Parlement au cours de la présente session, le leader du gouvernement à la Chambre s'est engagé à permettre à notre Comité d'examiner la question de l'annulation du service de trains de voyageurs du National-Canadien au moment où le rapport annuel de 1967 serait renvoyé à notre étude. Ce fait demeure, nonobstant l'affirmation du témoin (M. Vaughan), à savoir, que la question dépasse le cadre de sa compétence (de la compétence du National-Canadien, et est en fait *sub judice*, puisque la Commission canadienne des transports a passé un jugement ou une ordonnance qui restent encore à exécuter.

Cette question a été étudiée par le Comité relativement à l'ordre qu'il avait reçu de la Chambre d'étudier les problèmes des transports dans les provinces de l'Atlantique. Nous avons fait à la Chambre une recommandation à cet égard dans notre cinquième rapport, recommandation provisoire en attendant que nous soyons en mesure d'examiner les mémoires et les témoignages entendus lors de notre voyage dans les provinces de l'Atlantique et de faire une recommandation définitive à la Chambre.

(M. Macdonald a pris cet engagement lors du débat qui a eu lieu l'automne dernier relativement au bill sur le financement du National-Canadien.)

Le président décide alors que les questions relatives au sujet mentionné ci-dessus sont irrecevables, pour les raisons suivantes:

1. La question soulevée dans la motion est encore *sub judice*, car l'ordre d'annulation a été exécuté le 15 avril, mais a été prolongé pour trois mois, ou jusqu'au 2 juillet 1969.

2. Le cinquième rapport sur cette question a été présenté à la Chambre le 19 mars 1969, mais n'a pas été approuvé, et est encore soumis à l'étude de la Chambre, avec des modifications.

Le président: La décision du président va-t-elle être maintenue? Que ceux qui sont en faveur du maintien du Règlement, veuillent bien lever la main.

M. McGrath: Lève-là plus haut, Charlie. Je veux que nous voyons tous pour qui tu votes.

[Texte]

The Chairman: Could we have it again? Would you raise your hands higher so the Clerk can record your vote.

Those against?

My ruling is sustained.

Mr. McGrath: What is the vote, Mr. Chairman?

The Chairman: Ten to eight.

Mr. Nesbitt: Mr. Chairman, for clarification and so that we will not get into further problems, as members of the Committee may have some provision in this case and may wish to ask officials of the Canadian National Railways questions concerning railway services in general in Newfoundland, to what extent will such questions be permitted by the Chair?

The Chairman: I think the CNR people will answer as many questions as they are able, but regarding the abandonment of the train the same question comes up every meeting and we cannot go any further on that.

• 1555

Mr. Nesbitt: The reason I raised the question actually, Mr. Chairman, is that apparently, as we have just learned, appeals under the Act have been launched by some parties in regard to this decision and it may well be that information sought from officials of the Canadian National Railways may be useful to those conducting the appeal. A lot of this information may very well refer to matters that have been ruled out of order in another context. I am just bringing this up because I fear it may result in a problem.

The Chairman: We will now deal with Mr. Skoberg's motion this morning.

Mr. Skoberg: I would like to introduce the motion, Mr. Chairman. I do not know whether you have copies of it. Maybe I should read it once again.

The Chairman: I think it would be a good idea if every member had a copy of your motion.

Mr. Skoberg: I have not copies for everyone. I thought you were going to run some off this morning. I will have to read it if there are not sufficient copies.

I move:

That the Standing Committee on Transportation and Communications call as witnesses on Tuesday, May 13, 1969, at 9:30 a.m., those contractors available, that were engaged in the construction of the Great Slave Lake Railway and were

[Interprétation]

Le président: Lèvez la main plus haut afin que le greffier puisse enregistrer vos votes. Que ceux qui s'opposent à la mesure veuillent bien lever la main.

Mon jugement est maintenu.

M. McGrath: Quel est le résultat du vote, monsieur le président?

Le président: 10 à 8.

M. Nesbitt: Il faudra faire preuve d'un peu de prévoyance. Je voudrais poser au représentant du National-Canadien une question qui portera sur l'état général des services voyageurs à Terre-Neuve. Dans quelle mesure ces questions sont-elles permises?

Le président: Je crois que les représentants du National-Canadien répondront dans toute la mesure du possible mais cette question de l'abandon du service est posée constamment.

M. Nesbitt: La raison pour laquelle j'ai posé cette question c'est que, comme nous venons de l'apprendre, certains appels ont été interjetés au sujet de cette décision et il se peut fort bien que les dirigeants du National-Canadien soient amenés à donner des renseignements utiles à ceux qui interjetent appel. Ces renseignements porteraient peut-être sur des questions qui ont été jugées irrecevables dans un autre contexte. Je soulève cette question car j'ai bien peur que ceci nous pose des difficultés plus tard.

Le président: Nous allons en revenir à la motion de M. Skoberg.

M. Skoberg: Je veux présenter la motion, monsieur le président. Je ne sais pas si vous avez des exemplaires. Je pourrais peut-être la lire de nouveau.

Le président: Il serait bon que chaque député en ait une copie.

M. Skoberg: Je n'en ai pas pour tout le monde. Je croyais qu'on en polycopierait quelques-unes ce matin. Je vais devoir lire le texte. Je propose:

Que le Comité permanent des transports et des communications convoque comme témoins, le mardi 13 mai 1969, à 9h. 30 du matin, les entrepreneurs disponibles parmi ceux qui étaient intéressés dans la construction du chemin de fer du

[Text]

subject to the invoking of Clause 16 of their contracts by the C.N.R.

and further:

That a suitable date be arranged for the C.N.R. Management along with their project engineer responsible for the performance of the contractors, to appear before this Committee to deal exclusively with the alleged claims of the contractors in the construction of the Great Slave Lake Railway, a part of the C.N.R. Railway system.

Mr. Chairman, I will not take up too much time with this because I believe the facts will speak for themselves in regard to hearing this type of claim before this Committee.

On November 28 the First Report of this Committee was reported to the House and at this time I will read just a portion of it:

5. That the Committee report to the House asking that the scope of the Order of Reference dated October 16, 1968, be enlarged authorizing the Committee to study:

- (a) Transportation problems of the Atlantic Provinces.
- (b) Claims of the Great Slave Railway Company against the Canadian National Railway Company.

This was amended at that meeting, Mr. Chairman, Mr. Mahoney moving that it should read as follows:

"Claims against the Canadian National Railway Company in respect to the Great Slave Railway Company."

This was to correct the wording of the original motion. On December 3 this was reported into the House under the auspices of the Chairman, as follows:

Your Committee recommends that its Order of Reference be enlarged allowing it to consider the following:

which I just read. It is signed by the Chairman.

There was a considerable amount of debate, Mr. Chairman, in regard to these original claims and I think it is only right that we look very briefly at it.

On November 28 a question was asked by Mr. Schreyer, as follows:

[Interpretation]

Grand Lac des Esclaves et ont été assujettis à l'invocation de la clause 16 de leur contrat par le National-Canadien;

et, de plus,

Que l'on convienne d'une date appropriée pour la comparution devant le Comité de la gestion du National-Canadien, ainsi que de l'ingénieur responsable des travaux des entrepreneurs, afin que l'on puisse traiter exclusivement des réclamations que sont réputés avoir faites les entrepreneurs intéressés dans la construction du chemin de fer du Grand Lac des Esclaves, qui fait partie du réseau de chemins de fer du National-Canadien.

Monsieur le président, je ne prendrai pas trop de temps car je crois que les faits parlent d'eux-mêmes.

Le 28 novembre, le premier rapport du Comité a été présenté à la Chambre, et, cette fois, je ne vous en lirai qu'une partie:

5. Que le Comité présente un rapport à la Chambre et demande que ses attributions soient élargies de manière à ce qu'il puisse étudier

- a) les problèmes du transport dans les provinces de l'Atlantique et
- b) les réclamations présentées par la *Great Slave Railway Company* à la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada.

Cela a été modifié à la même réunion alors que M. Mahoney a proposé que le sous-alinéa «b» se lise comme il suit:

«Réclamations présentées à la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada par la *Great Slave Railway Company*»

On voulait par là corriger la formulation de la motion originale. Le 3 décembre, ceci a été présenté à la Chambre sous les auspices du Président:

Le Comité recommande que ses attributions soient élargies de manière à lui permettre d'étudier les questions suivantes:

ce que je viens de vous lire. Et c'est signé par le président.

Ces demandes ont donné lieu à beaucoup de délibérations et je crois qu'il n'est que juste que nous nous y attardions quelques instants.

Le 28 novembre, M. Schreyer a posé la question suivante:

[Texte]

MR. SCHREYER: While we are waiting for him...

I believe we were waiting for the Committee to convene.

...can you tell me, Mr. Chairman, if the report of the subcommittee on Agenda and Procedure has been dealt with?

the reply was:

THE CHAIRMAN: We had the Subcommittee meeting last Tuesday.

He later went on:

I bring to your attention the report of the Subcommittee arising out of its meeting. It reads:

At that time this report was read at the meeting. Mr. Mahoney then corrected it and said:

MR. MAHONEY: The last sentence is not quite accurate. It should be, "Claims against the Canadian National Railways in respect of the Great Slave Lake line."

The Chairman asked for him to repeat it, which he did. It was seconded by Mr. Schreyer on the motion of Mr. Mahoney and on page 72 of the Transport and Communications Minutes of Proceedings and Evidence the Chairman asked:

THE CHAIRMAN: Is the Committee in favour of this last change?

And

SOME HON. MEMBERS: Agreed.

It was passed at that particular time.

Mr. Chairman, it was then reported back into the House, which I think everyone here is well aware of if they attended the hearings or any of the meetings in the House throughout the day.

On December 6 a question came up in the House during Orders of the Day on Transport and Communications. Mr. McGrath had asked a question in regard to the standing committee report. Mr. Macdonald, the President of the Privy Council said—and I will just quote the portion of his statement that concerns us in regard to this motion:

My understanding is that the committee expressed an interest in studying the question of transportation in the Atlantic provinces. This was indicated in the first report. The committee also indicated an interest in studying a particular dispute related to the Canadian National.

[Interprétation]

M. SCHREYER: Tandis que nous attendons son arrivée...

Je crois que nous attendions que le Comité se réunisse.

...pouvez-vous me dire, monsieur le président, si l'on a traité du rapport du sous-comité du programme et de la procédure?

On lui a répondu:

LE PRÉSIDENT: Le sous-comité s'est réuni mardi dernier.

Il a continué en disant:

Je porte à votre attention le rapport de la réunion du sous-comité du programme et de la procédure qui se lit ainsi qu'il suit:

Le rapport a alors été lu lors de la réunion. M. Mahoney l'a alors rectifié au moyen de ce qui suit:

M. MAHONEY: La dernière phrase n'est pas exacte. Elle devrait se lire: «Réclamations contre les chemins de fer Nationaux du Canada à l'égard du chemin de fer du Grand Lac des Esclaves».

Le président lui a demandé de répéter ce qu'il a fait. Sa motion a reçu l'appui de M. Schreyer et, à la page 72 des procès-verbaux et témoignages du Comité des transports et communications, le président a demandé:

LE PRÉSIDENT: Le Comité est-il en faveur de ce dernier changement?

DES VOIX: D'accord.

La motion fut alors adoptée.

Un rapport a alors été présenté à la Chambre, comme le savent ceux qui étaient présents à une des réunions de la Chambre ce jour-là.

Le 6 décembre, une question a été posée à la Chambre lors de l'établissement de l'ordre du jour sur les transports et communications. M. McGrath avait posé une question au sujet du rapport du comité permanent. M. Macdonald, président du Conseil privé, a répondu, et je ne citerai que la partie de sa déclaration qui nous intéresse:

Que je sache, le comité a dit qu'il aimerait étudier la question des transports dans les provinces atlantiques, dont il a été question dans le premier rapport. Il a indiqué également qu'il aimerait étudier un différent particulier, relatif au National-Canadien.

[Text]

• 1600

He continued on and said:

As I pointed out to the hon. member for Oxford, it has been the government's intention to refer the annual reports of both Canadian National and Air Canada to the committee.

He continued:

...the committee should be empowered to visit the region for the purpose of studying transportation problems. and then he continued on with the other portion of that report.

Mr. Chairman, again on March 3 at page 6120 of *Hansard* the Hon. Donald S. MacDonald, President of the Privy Council, said in answer to a question from Mr. Schreyer of Selkirk, and I quote:

However, to make it possible for the question to be dealt with which particularly interests the hon. member for Selkirk (Mr. Schreyer), namely the question of the Great Slave railway, we propose to refer the annual reports of the Canadian National Railways and Air Canada to the Standing Committee on Transport and Communications. As I said, I have furnished opposition house leaders with copies of the draft motion, and if it is now found to be generally acceptable that we make such a move, perhaps the hon. member for Manicouagan could be given unanimous consent to withdraw his motion and we could move a motion referring the annual reports to the committee.

Mr. Chairman, that was agreed to and this particular item then came before the House and they referred to this committee the Annual Report of the Canadian National.

Mr. Chairman, I think we are obligated at this particular time to complete the hearings of what we have been instructed to do by this committee on many occasions before. I would suggest that what we have before us in the transcripts certainly indicates that there should be no question or controversy whatsoever over adopting the motion that we have. All the motion does here is set a time, and I understand some of the contractors in Ottawa are now under the impression that when the Annual Reports of the Canadian National came before this committee this item would be discussed. Inasmuch as they are before us, this is why I have suggested that in one week's time we have a meeting to hear these contractors. I spelled out in this motion the only item they could deal with, and naturally

[Interpretation]

Et il continue:

Je l'ai signalé au député d'Oxford, l'intention du gouvernement était de déferer les rapports annuels du National-Canadien et d'Air Canada au comité.

Il continue en disant:

...le comité soit autorisé à visiter la région afin d'étudier les problèmes touchant les transports.

il a alors continué avec l'autre partie de ce rapport.

Le 3 mars, à la page 6120 du *hansard*, l'honorable Donald S. MacDonald, président du Conseil privé, déclarait de nouveau, pour répondre à une question de M. Schreyer:

Par ailleurs, pour permettre l'examen de la question qui intéresse particulièrement le député de Selkirk (M. Schreyer), nommément celle du chemin de fer du Grand lac des Esclaves, nous comptons déferer les rapports annuels d'Air Canada et du National Canadien au comité permanent des transports et des communications. J'ai remis aux leaders à la chambre des partis d'opposition le texte du projet de motion, et si cette façon de procéder rallie l'approbation de tous, la Chambre consentirait peut-être à l'unanimité à ce que le député de Manicouagan retire sa motion; nous proposons alors une motion tendant à déferer les rapports annuels au comité.

Monsieur le président, ceci a reçu un assentiment et la question a été présentée devant la chambre. Eux, ils ont renvoyé le rapport annuel du National Canadien au comité.

Monsieur le président, nous devons à ce moment terminer ce que nous sommes, par notre mandat de ce comité, obligés de faire. Je crois que ce que je viens de lire permet de conclure qu'il va sans dire qu'il faudra adopter la motion que nous avons présentée. Nous avons un temps limité et certains entrepreneurs à Ottawa ont l'impression que lorsque les rapports annuels du National-Canadien sont présentés devant ce Comité, on discutera de cette question. C'est la raison pour laquelle je crois que d'ici une semaine il faudrait entendre les entrepreneurs. J'ai mentionné la seule question dont ils peuvent traiter lorsqu'il s'agit de l'article 16 de leurs contrats par le National-Canadien. Je crois que c'est cela l'objet du litige qui les place dans une telle situation. Je n'aurai pas les

[Texte]

that is when they are subject to the invoking of Clause 16 of their contracts by the CNR. I understand this is the bone of contention which puts the contractors in this position. I will not have the evidence until such time as they are prepared to present it to this committee as a whole.

I left the second date, Mr. Chairman, open in order that the CNR management themselves can determine when they can have their responsible people before this committee. It is up to them then, no doubt through the Steering Committee, to arrange a time when they can appear before this committee to finalize the two sides of this particular story.

I think, Mr. Chairman, that we have an obligation to the people involved in this particular phase of that construction to complete this investigation which has been going on for some considerable length of time as can be seen from *Hansard* and the transcripts of the Standing Committee. I see no reason why it should be referred back to the Steering Committee for further consideration; really, there is no purpose in such a move at this particular time. Surely, once the house leader has suggested that these reports are referred to us, that should be sufficient for every member here to approve and adopt this particular motion.

I would ask, Mr. Chairman, that there be very little debate on this. I suggest it is straight forward and that we get on with the business, approve the motion, and at that time, of course, we can hear the both sides of the picture.

The Chairman: Mr. Allmand.

Mr. Allmand: Mr. Chairman, it may very well be that there are real grievances by certain contractors who made contracts with the CNR relating to the Great Slave Lake Railway, but I feel that we should not entertain these grievances as a result of this motion.

I find this motion very defective and very misleading on the following grounds: first of all, it says that we should call as witnesses on Tuesday, May 13 those contractors available; Mr. Chairman, it does not name the contractors; those of us who are not familiar with the whole problem do not know exactly who these people are, and it says "those contractors available" which implies if certain contractors we do not know, are in Ottawa, or if they are available, we will hear them, but for those of us who are not familiar with the case, there may be others who may not be here and who would not be heard.

[Interprétation]

preuves en main jusqu'à ce qu'ils soient préparés de le présenter à ce comité dans son ensemble.

La deuxième date n'a pas été fixée et la direction du National-Canadien pourra décider elle-même quand il peut comparaître. Il appartiendra au comité de direction de déterminer quand ces témoins pourront comparaître ici afin de mettre un point final à toute cette histoire.

Monsieur le président, nous avons une obligation vis-à-vis les gens qui sont en cause. Nous avons l'obligation de terminer cette enquête qui se poursuit déjà depuis longtemps comme on peut le voir dans le *Hansard* et les transcriptions du comité directeur. Je ne vois vraiment pas pourquoi il faudrait renvoyer cela au comité directeur pour qu'on étudie la question davantage. Il n'est pas nécessaire de prendre une telle mesure en ce moment. Bien sûr, si le rapport nous est déféré, cela devrait suffire à tous les députés d'adopter la motion.

Je demande, monsieur le président, que le débat soit clair et direct, qu'on adopte la motion et qu'on termine cela aussi rapidement que possible après avoir entendu l'opinion des deux parties en cause.

Le président: M. Allmand.

M. Allmand: Monsieur le président, il se peut très bien que certains entrepreneurs aient de véritables griefs au sujet du chemin de fer du Grand Lac de l'Esclave, mais je pense que nous ne devrions pas considérer les griefs à la suite de la motion et je m'explique. La motion est défectueuse et peut être trompeuse pour les raisons suivantes. D'abord, on dit qu'on devrait convoquer comme témoins le mardi 13 mai, les entrepreneurs disponibles; Et bien, monsieur le président, on ne nomme pas les entrepreneurs, ceux qui ne connaissent pas toute la question ne savent pas exactement de qui il s'agit et on dit les entrepreneurs disponibles. Cela veut dire que si certains entrepreneurs que nous ne connaissons pas sont à Ottawa ou s'ils sont disponibles, on les entendra, mais ceux qui ne connaissent pas la question, il y en a peut être qui ne sont pas à Ottawa et qu'on n'entendra pas.

[Text]

Therefore, I say that the motion is defective, first of all because it does not name the contractors; secondly, it goes on to refer to Clause 16 of their contracts with the CNR. I speak for myself in saying that I cannot vote on a motion referring to a clause in a contract with which I am not familiar. I do not think it is right and proper that we as a committee should make a decision of this nature without knowing what these contracts are and especially what Clause 16 is.

Furthermore, Mr. Chairman, we should not entertain these grievances under this particular motion because these contractors, whoever they may be, whether individuals or corporations, might have made a claim through the courts, which is the usual way one is not satisfied under a contract. If a company has a contract with a crown corporation and a crown corporation does not honour that contract, the usual procedure is to make a claim in court. I do not know at this particular time whether any claims have been made in court. Whether there are judgments on those particular claims or whether there have been settlements made out of court.

I think that all these things should be considered before we allow claimants to come to a parliamentary committee and restate their claims and use the committee for publicity purposes. As I say, all these things may prove to be correct. Maybe they did not make claims before the court; maybe for some reasons they were prevented. Perhaps when we get the names of these contractors and hear the basic story in the Steering Committee we will find that they have good arguments, in which case I would be in favour having a hearing. I do not think we should avoid it if they have a good case, but on the other hand I do not see how we can accept a motion asking us to hear contractors who are not named under a Clause 16 of a contract that is not put before us in evidence, and, in addition, whether or not they have made claims before the courts and perhaps have been turned down.

For all these reasons I suggest that we must turn down this particular motion. On the other hand, I would be quite willing to have this motion referred to the Steering Committee for consideration as soon as possible. I would be willing to meet tomorrow morning on it and spend as long as is necessary, but I cannot see us accepting this particular motion as worded here this afternoon. I hope that we can still consider in the Steering Committee what we should do, but not under the terms of this particular motion.

The Chairman: Mr. Horner.

[Interpretation]

Par conséquent, la motion n'est pas très bonne parce que d'abord on ne nomme pas les entrepreneurs, deuxièmement, on se réfère à l'article 16 de leurs contrats conclus avec le National Canadien. Je parle pour moi-même personnellement et je dis que je ne peux voter pour une motion qui se réfère à un article d'un contrat que je ne connais pas. Je ne pense pas que nous devrions prendre une décision de ce genre sans savoir ce que les contrats sont et surtout sans connaître l'article 16 dudit contrat.

En outre, monsieur le président, je pense que les griefs devraient relever d'autres choses que de cette motion car les entrepreneurs, qu'ils saignent de particuliers ou d'entreprises, ont peut-être présenté leurs demandes devant les tribunaux. C'est ce qui se fait d'habitude lorsqu'on n'est pas satisfait de son contrat. Si une entreprise a un contrat avec une société de la Couronne et la société de la Couronne n'honore pas son engagement, on présente les réclamations à un tribunal. Je ne sais pas si en ce moment on s'est adressé aux tribunaux, s'il y a eu des jugements rendus ou des règlements.

Je pense que le tout doit être considéré avant d'inviter les plaignants de se présenter à un comité parlementaire pour répéter leurs réclamations et se servir du comité pour leur publicité. Comme je vous dis, tout cela peut être juste, peut-être qu'ils ne se sont pas présentés au tribunal. Pour une raison ou pour une autre peut-être qu'on les en a empêchés. Si l'on pouvait obtenir les noms de ces entrepreneurs pour entendre leur version dans le comité directeur, on trouvera qu'ils ont de bons arguments. Dans ce cas là, je serais en faveur d'une enquête complète sur la question. Il ne faut pas l'éviter s'ils ont quelque chose à dire, mais d'autre part, je ne vois pas comment nous pouvons accepter une motion lorsqu'on ne nomme pas les entrepreneurs dont on parle à la clause 16 d'un contrat qu'on ne connaît pas. En plus, on ne sait pas si des demandes ont été présentées à des tribunaux et rejetées.

Pour toutes ces raisons nous devons rejeter la motion. Toutefois, j'accepterais que la motion soit déferée au comité directeur pour être étudiée le plus tôt possible. Demain, je serai prêt à passer tout le temps qu'il faut là-dessus, mais je ne pense pas qu'on puisse accepter la motion telle qu'elle est rédigée ici cet après-midi. J'espère qu'on pourra étudier au comité directeur ce qu'il faut faire, mais non pas en vertu de cette motion en particulier.

Le président: M. Horner.

[Texte]

Mr. Horner: I would like to say a word, Mr. Chairman, with regard to Mr. Skoberg's motion. I say to you, Mr. Chairman, and through you to the committee that all Mr. Skoberg is asking for is the right to call witnesses who were contractors on the Great Slave Lake Railway. He does not necessarily name them; if he named them he might exclude one or two. I think that Mr. Allmand's case in saying that the contractors are not named is a very weak one because if he is prepared, after voting against this motion, to discuss it further in the Steering Committee surely he would be prepared, after voting for it, to signify or work out which contractors should be called and which should not. Surely this could be done in the Steering Committee after voting for it, just as well as voting against it. In fact, I think in that way it could be done better. You could discuss the major contractors and that is all that would be necessary. You would not have to call, for example, any sub-contractors.

Secondly, I would like to suggest that the whole difficulty arises out of something that was not the contractors' fault. It was not the railway's fault either. It was practically an act of God: the weather conditions were the biggest trouble. Surely, contractors or the CNR should not be held responsible. We should hear the problems that the weather conditions brought about without forcing these people who, as I understand their case, are nearly bankrupt, anyway.

I sincerely want each member of this committee to look at this problem. If they tendered low and lost their shirt, then you and I can justifiably say "Well, the next time they will tender wisely", but in this particular case it was not a question of tendering low; it was an act of God—building a railroad in severe conditions through what you might call a hinterland, an area which is not settled, an area in which nobody really knew the conditions, and then, on top of all that, adverse weather conditions during the construction of the railway.

• 1610

Mr. Chairman, it is only fair and just that we at least hear their case. If we decide that it was not because of the weather, but through faulty construction or faulty management of their contracts, then I do not think we should be held responsible for bailing them out nor should the government, no matter which government.

If we find it was because of adverse management direction under Clause 16 of the contract, or because of adverse weather condi-

[Interprétation]

M. Horner: Je voudrais dire quelques mots, monsieur le président, au sujet de la motion de M. Skoberg. Monsieur le président, tout ce que M. Skoberg a demandé c'est la permission de convoquer des témoins qui étaient entrepreneurs pour le projet du Grand Lac de l'Esclave. Il ne les nomme pas. S'il les nommait il en exclurait peut-être un ou deux. Je pense que l'argument de M. Allmand disant que les entrepreneurs ne sont pas nommés est très facile parce que s'il est prêt après avoir rejeté la motion d'en discuter plus longuement au comité directeur, il pourrait le faire en votant en faveur et ensuite il pourra dire quels sont les entrepreneurs qui devraient être convoqués. Cela pourrait certainement être fait au comité directeur après avoir voté en faveur maintenant aussi bien que voter contre la motion, mais cela faciliterait bien des choses. Vous pourriez parler des principaux entrepreneurs et c'est tout ce qui sera nécessaire. Par exemple, il ne serait pas nécessaire d'avoir des sous-traitants dans ce cas.

Deuxièmement, je voudrais souligner que la difficulté vient du fait que ce n'était pas la responsabilité des entrepreneurs, non plus celle des chemins de fer. C'était la force majeure. Les conditions de temps représentaient la plus grande difficulté. Les entrepreneurs et le National Canadien ne devraient pas être responsables. On devrait entendre leurs problèmes forcer ces gens qui, si je comprends bien, sont presque en faillite.

Je voudrais que chacun des membres du comité étudie la question, monsieur le président. S'ils ont tout perdu jusqu'à leur chemise, nous pouvons dire qu'ils feront un appel d'offres plus prudent la prochaine fois. Mais il ne s'agissait pas d'appel d'offre ici, il s'agit d'intempéries de construire un chemin de fer dans de très mauvaises conditions, ce qu'on peut appeler une région qui était inconnue, et en plus de cela, la température a été très mauvaise pendant toute la construction du chemin de fer.

A mon avis, ce n'est que juste de les entendre au moins. Si nous décidons alors que cela ne dépendait pas de la température mais que la construction ou la direction était fautive, alors je ne pense pas qu'on devrait les blâmer ni n'importe quel gouvernement. Mais peut-être que si on se rend compte que parce que la gestion a été mauvaise en vertu de l'article 16 ou à cause de la mauvaise température, alors peut-être que nous pourrions les écouter d'une oreille sympathique et leur

[Text]

tions, perhaps we could give them a sympathetic hearing at least, and maybe a sympathetic answer.

With regard to Mr. Allmand's third point, Mr. Chairman, that this whole question may be before the courts, I urge this committee to give serious consideration to that problem. If these contractors are in as severe a position as they say, they are facing bankruptcy. They cannot afford to go to court.

We are talking about millions of dollars in the building of the Great Slave Lake Railway, a railway which, I might add, is making money. It is all well and good for this committee to rule that they shall not be heard, but the whole subject matter of construction of railways can be well gone into in this financial report.

I ask you, Mr. Allmand and through you, Mr. Chairman, the whole Committee, let us look at this question of the hearing of the Great Slave Lake Railway contractors' problem. Let us deal with it in the most just way this Committee could deal with the subject. You well might hear only one side of it if you do not call them. You well might take up twice the time that this Committee would normally take up if they heard both sides of it. To me there is only one fair thing to do which in the long run might speed up the Committee proceedings and that is to hear both sides. Surely to goodness this Committee would not want to settle the situation and settle the question after hearing just one side? I intend...

I serve notice right now—to go into, in a small way perhaps, a few beefs on the question of the construction of the ARR—the Alberta Resources Railroad—which could come very well under the annual report of the CNR. The Great Slave Lake Railway could be dealt with at length on this Committee's proceedings, but not by hearing only one side of the argument.

Surely Committee members are prepared to hear both sides of an argument. That is all Mr. Skoberg's motion is asking for, that this Committee hear both sides of the argument. If you say you can rule by just hearing one side and from a few questions either well put or poorly put by some Members of Parliament who were not directly involved, then I say you are a very brilliant Committee or you are prepared to rule very unjustly.

Mr. Rock: Mr. Chairman, as I understand it, this matter was brought up in the House of Commons and then, of course, indirectly or in some way referred to this Committee for us to make a decision on whether or not we will hear these witnesses who were the contractors

[Interpretation]

répondre de la même façon. Maintenant pour revenir au troisième point de M. Allmand, que tout le problème est peut-être devant les tribunaux. Je demande instamment à ce comité de songer sérieusement à ce problème. Si les entrepreneurs ont fait face à de si mauvaises conditions, ils sont presque en faillite et ils n'ont pas les moyens pour aller devant les tribunaux.

Il s'agit de millions de dollars pour la construction du chemin de fer du Grand Lac de l'Esclave, un chemin de fer qui est rentable. C'est très bien de dire qu'on ne les entendra pas mais toute la question de la construction d'un chemin de fer pourrait être étudié dans le rapport financier.

Je demande à monsieur Allmand et à tous les autres d'examiner ce problème, d'entendre les entrepreneurs de la construction des chemins de fer du Grand lac l'Esclave. Soyons aussi juste que possible car sans cela on n'entendra peut-être qu'une seule version des faits, cela pourrait prendre deux fois plus de temps que si on entendait les deux versions. A mon avis, il n'y a qu'une seule chose juste à faire qui pourrait à la longue accélérer nos procédures et c'est de les convoquer. Le comité ne voudrait pas régler la question après avoir entendu une seule partie.

J'ai l'intention de poser des questions au sujet de la construction et du «Alberta Resources Railroad» ce qui peut très bien relever de l'état financier annuel du National Canadien. La construction du chemin de fer du Grand lac de l'Esclave peut aussi être étudié d'une manière approfondie par ce comité mais non pas en entendant seulement une version de l'argument. Je suis sûr que les membres du comité sont prêts à entendre les deux versions. C'est tout ce que la motion de M. Skoberg demande, que l'on entende les deux côtés de la métaille. Si vous pouvez prendre une décision en entendant une seule version et à partir de quelques questions de la part des députés qui n'étaient pas directement en cause, je dirai que vous êtes un comité brillant ou encore que vous êtes décidé à prendre des décisions injustes.

M. Rock: La question a été soulevée à la Chambre, ensuite référée à ce comité. Il nous appartient de savoir si nous convoquerons les témoins qui étaient les entrepreneurs et qui ont participé à la construction du chemin de fer du lac de l'Esclave. Il s'agit de décider,

[Texte]

who participated in the construction of the Great Slave Lake Railway. All we have to decide here, Mr. Chairman, is whether or not we will hear them. You have to keep in mind also that any witness here could ask the CNR any question on the building of that railway, that is for sure. Rather than ask in advance that these witnesses be heard should we proceed with the CNR officials and if any questions arise about the construction of the Great Slave Lake Railway and if we feel then that witnesses should be heard, then possibly they should be heard at that time. I do not think we should make the decision right now on whether we are to have a sort of court case right here. I cannot see that.

Mr. Horner: We are not a court.

Mr. Rock: It is the highest court in the land.

Mr. McGrath: Mr. Chairman, surely what is involved here is something much deeper and much more serious than the substance of Mr. Skoberg's motion. I say with great respect that it appears to me that every time a member of a party other than the government party moves a motion, it is automatically voted down in this Committee. If this is so, Mr. Chairman, this Committee will not get anywhere in its deliberations.

• 1615

Mr. Skoberg's motion is, to my mind, a perfectly proper one. Where else but under the examination of the annual report of the Canadian National Railways would he have an opportunity to examine witnesses in connection with the building of the Great Slave Lake Railway? All he is asking is that the contractors who were involved in this be called so that we can examine both the CNR and the contractors. Surely Mr. Skoberg as a Member of Parliament is moving this motion on his own responsibility. It is a perfectly proper motion, it is the only way we can get at the facts. For the Committee to deny Mr. Skoberg's motion to call these witnesses would be, to my mind, nothing short of a partisan act on behalf of some members of the Committee.

Mr. Nesbitt: It would seem quite evident from the information that Mr. Skoberg gave in his argument when presenting his motion that there have been, as, I think, a great many hon. members will recall, discussions in this Committee, in the steering committee and, indeed, it is quite evident that the House Leader, Mr. Macdonald, has been apprised of the matter and has made certain commitments in the House. There seems little doubt in

[Interprétation]

monsieur le président, si l'on convoquera ces témoins ou non.

Il faut aussi tenir compte du fait qu'on peut poser n'importe quelle question aux témoins sur la construction de ce chemin de fer, mais il s'agit de savoir si nous convoquerons les témoins ou si encore si nous procéderons comme nous l'avons fait pour le National Canadien en posant ces questions aux fonctionnaires sur la construction du chemin de fer; alors ensuite on pourra décider pour les témoins. Je ne pense pas qu'il s'agit de décider immédiatement, ce n'est pas un tribunal ici.

M. Horner: Non, ce n'est pas un tribunal.

M. Rock: C'est le tribunal le plus élevé du pays.

M. McGrath: Monsieur le président, ici je pense qu'il s'agit d'une question beaucoup plus grave et beaucoup plus profonde que la motion de monsieur Skoberg. Je dis en toute déférence qu'il me semble que chaque fois qu'un député d'un parti autre que le gouvernement présente une motion, la motion est rejetée, s'il en est ainsi, nous n'arriverons jamais à rien dans nos délibérations.

La motion de monsieur Skoberg est tout à fait adéquate à mon avis. Si au cours de l'étude de l'état financier du National-Canadien nous pouvons convoquer des témoins au sujet de la construction du chemin de fer du Grand Lac de l'Esclave. Tout ce qu'il demande c'est de convoquer les entrepreneurs pour poser des questions aux fonctionnaires et aux entrepreneurs. Monsieur Skoberg présente cette motion de sa propre initiative et elle est parfaitement en ordre. C'est la seule façon de connaître les faits. Rejeter cette motion de M. Skoberg n'est, selon moi, que de la partisanerie de la part de certains membres du Comité.

M. Nesbitt: Il me semble assez évident dans les renseignements donnés par monsieur Skoberg, qu'il y a eu et bien des députés se rappelleront, des discussions au comité et au comité directeur aussi et que le chef, monsieur McDonald a étudié la question et a pris certains engagements. A mon avis il n'y a pas le moindre doute après avoir entendu les représentations et les discussions officielles qu'il y avait eu entente que lorsque le rap-

[Text]

anybody's mind—certainly there is no doubt in my mind—that in both formal representations and in formal discussions there was agreement that when the report of the Canadian National Railways came under discussion by this Committee, that this matter would be heard and witnesses would be called by the Committee to hear both sides of the story.

It is my understanding that the Minister, the present Minister, might have some reservations in setting an unfortunate precedent where every person who had a 25 cent claim against the railway or the government might want a hearing or that it would open the flood gate in the future, but I do not think that could happen and I think this Committee could, perhaps, make that quite clear. This would not set a precedent as there are very unusual circumstances in this case. There are many millions of dollars involved. It has been apparent that the cause of the thing was not necessarily the fault of the railway at all, but was caused by unforeseen acts of God, as I believe the term is, although I do not know why the Almighty should be blamed for some of these unfortunate things. However, that is, in fact, what they are and there certainly have been commitments made that the Committee would hear this whole matter.

I think it would be very unfortunate, to say the least, after these commitments have been made, if suddenly the Committee decided that it was not going to hear them. It would look, I am afraid, very much as though some people were attempting to cover up things which, I think, would not reflect well on the Committee or, at least, on some members of the Committee. I think this would be very unfortunate. If commitments are made when we are trying to arrange the business of the Committee—there have been commitments made on a number of occasions and there has been a great deal of co-operation in this Committee to try and get things done—which are not lived up to, it will make it impossible to do business in this Committee and to try to carry on things in an orderly way.

I think it would be not only very unjust to some of the parties concerned who wish to make representation to the Committee, but it also would appear very bad from the public's point of view if, at the last minute, for some technical reasons that would appear to have been trumped up, the Committee decided not to hear these witnesses when commitments clearly have been made that this matter would be heard.

Whether they be heard next Tuesday or on some other date, could be open to adjustment, I quite agree, but for the Committee

[Interpretation]

port du National-Canadien serait étudié par le comité et que cette question serait débattue. Les témoins pourraient être convoqués par le comité afin que nous connaissions les versions des deux partis.

Je pense aussi que le Ministre actuel a peut-être quelques réserves à faire en ce qui concerne un désagréable précédent. Tous ceux qui ont un grief de 25 cents ou plus pourront se présenter mais je ne pense pas que cela s'applique et le comité pourrait le préciser. Il ne s'agit pas de créer un précédent dans ces circonstances inhabituelles. Il y a des millions de dollars en cause. Il est clair que ce n'était pas nécessairement la faute du chemin de fer mais causé par le fléau de la nature, bien que je ne sache pas pourquoi le Tout-Puissant en est pour quelque chose. Des engagements ont été pris et on avait décidé d'étudier l'ensemble du problème ici.

Alors je pense que le moins qu'on puisse dire est qu'il serait malheureux après avoir pris ces engagements de décider tout à coup qu'on ne les entendra pas. Il semblerait alors qu'on essaie de couvrir quelque chose, ce qui tacherait peut-être la réputation du comité ou, au moins, de certains députés. Je pense que ce serait assez malheureux. Lorsque les engagements sont pris, soit pour organiser les affaires du comité, la plupart du temps il y a beaucoup de collaboration ici pour arriver à nos fins. Lorsque les engagements sont conclus, il deviendra alors impossible de faire quoi que ce soit ici et de procéder d'une façon ordonnée.

Non seulement cela me paraît tout à fait injuste pour certains partis intéressés qui veulent présenter leurs instances au Comité, mais cela paraîtra très défavorable pour le grand public, si pour des raisons techniques, le comité ne convoquera pas les témoins et les engagements ont précisé que le problème sera entendu.

Que nous les convoquions mardi prochain ou un autre jour, on pourrait s'arranger, je suis d'accord. Mais que le comité dise comme

[Texte]

just to say, as I believe Mr. Rock mentioned a few moments ago, we may consider calling them at some later date, is not good enough. I think this matter has been delayed and procrastinated quite long enough, particularly in view of the commitments that have been made.

I, for one, would find it very difficult to accept if it were not decided to hear the witnesses at some date in the immediate future and I can see no possible justification for it.

Mr. Trudel: Monsieur le président, je crois que la motion est irrecevable pour les raisons que je vais vous donner: ce que nous discutons présentement, ce sont les prévisions budgétaires du National-Canadien; nous ne discutons pas le cas des sous-traitants qui ont, soit au cours de l'année 1967 ou 1968...

An hon. Member: Maybe Mr. Allard can translate for us because there is no translation. I beg your pardon, I meant Mr. Trudel.

• 1620

Mr. Trudel: Mr. Chairman, I wondered about that because I was looking for Mr. Allard. Mr. Chairman, if you will allow me, I believe this motion cannot be considered by this Committee and I would like to add my contribution to this debate by saying that if we entertain this motion at the present time we also would have to call every contractor or sub-contractor who had dealt with the CNR in the performance of all kinds of services during the year.

Some hon. Members: No, no.

The Chairman: Order, order, please.

Mr. Trudel: Will you please let me finish and then you can have your say.

Mr. McGrath: We all cannot be Parliamentary Secretaries.

The Chairman: Order, please.

Mr. Trudel: I think I have sat here patiently listening to you, Mr. McGrath, on several occasions. What I would like to say is that we are now considering the estimates of the CNR and I think this is outside the terms of reference. I think they can be questioned as to the role of the Great Slave Lake Railway. There is nothing stopping us from doing so, but I think we cannot entertain whether any sub-contractor has performed or not performed. It is for us to decide on what we have before us. Otherwise, I could bring in an amendment as

[Interprétation]

monsieur Rock, je pense a dit, il y a quelques minutes, que nous pourrions les convoquer plus tard, ce n'est pas suffisant. Le problème a été remis et retardé assez longtemps à l'égard des engagements surtout.

Je pense qu'il serait difficile d'accepter sans prendre la décision de convoquer les témoins dans un proche avenir. Je ne vois pas du tout comment on pourrait justifier cela.

Mr. Trudel: Mr. Chairman, I believe the motion is out of order for the following reasons: at present we are discussing the estimates of the CN and not the case dealing with sub-contractors who have, during 1967 or 1968...

Une voix: Peut-être que M. Allard pourrait traduire pour nous, parce qu'il n'y a pas d'interprétation; pardon, je veux dire M. Trudel.

M. Trudel: Je me demandais justement, parce que je cherchais M. Allard. Monsieur le président, permettez-moi de dire que cette motion ne peut être étudiée par ce comité et je voudrais participer à ces débats en disant que si nous étudions la motion maintenant il faudrait convoquer tous les entrepreneurs ou sous-entrepreneurs qui ont eu affaire avec le National-Canadien durant l'exécution de toutes sortes de services au cours de l'année.

Des voix: Non, non.

Le président: A l'ordre, s'il vous plaît.

M. Trudel: Permettez-moi de finir s'il vous plaît, vous pouvez faire vos commentaires ensuite.

M. McGrath: Tout le monde ne peut être secrétaire parlementaire.

Le président: A l'ordre, s'il vous plaît.

M. Trudel: Je pense que l'on vous a écouté patiemment monsieur McGrath à plusieurs reprises.

Nous étudions présentement les crédits du CN et cela n'est pas notre mandat. Je pense qu'on peut mettre en doute le CN au sujet du chemin de fer du grand lac de l'Esclave mais il ne nous appartient pas de juger de la qualité du travail des sous-traitants. C'est à eux de décider sur ce qu'on leur a soumis. Sans cela je pourrait présenter un amendement au sujet de certains contrats ou de

[Text]

to certain operations or certain contractors that have dealt with the CNR in other aspects, and we would be going outside the terms of reference that have been given to us by the House of Commons.

If we want another motion, or if Mr. Skoberg wants a motion, I think the place to make it is not before this Committee. It has to be made in the House of Commons to direct to this Committee other terms of reference. I think we are outside our jurisdiction, and I would like to submit to you respectfully that we stick to what is before us at the present time.

Mr. Howe: Mr. Chairman, this whole question has been brought up because of an Act of the House of Commons, and a bill that was duly examined in this Committee with regard to the building of the Great Slave Lake Railway. It was an Act of the House of Commons, and in that particular piece of legislation no doubt there was a stipulation made that contractors and the people who are working and the people who are arranging the contracts have to comply with certain regulations with regard to payments and certain situations that arise.

I think this motion of Mr. Skoberg's is definitely in order in connection with this particular piece of legislation. We have the responsibility here of examining legislation periodically with regard to branch lines. And if we find that this situation has developed in connection with this contract, what are we going to put into legislation to protect people who make contracts with the CNR or any other government organization?

Apparently there have been appeals made with regard to these contractors that should be looked into. Where better than before this Committee can we get a complete answer to the problems that Mr. Skoberg has so well presented? I think this motion is perfectly in order because, as I say, it was an Act of the House of Commons that authorized the building of this railroad, and it is the responsibility of this Committee as a branch of that House of Commons in charge of transportation to look into this particular question.

Mr. Whelan: Mr. Chairman, I am not a member of this Committee, but I am familiar with this project. Mr. Howe has said that the Great Slave Lake railroad was built by the authority of an Act of Parliament. I have waited many months for you to have the CNR come before this Committee. This is what you are studying, the operations of the CNR. I have talked to some of the people, some of the contractors, and I believe that it is the

[Interpretation]

certain entrepreneurs qui ont traité avec le CN et cela sortirait du mandat qui a été donné par la Chambre.

Si nous voulons présenter une autre motion, ou si M. Skoberg veut une motion, je pense qu'il ne s'agit pas de la présenter ici, mais de la présenter à la Chambre pour qu'elle nous donne un autre mandat. Je pense que cela dépasse notre compétence et je dois dire que nous devrions nous en tenir à la question à l'étude pour l'instant.

M. Howe: Monsieur le président, cette question a été soulevée à la suite d'une Loi de la Chambre et d'un bill étudié par ce Comité au sujet de la construction du chemin de fer du grand lac de l'Esclave. Il s'agissait d'une Loi de la Chambre des communes et dans cette loi, en particulier, on précisait que les entrepreneurs, ceux qui travaillent et ceux qui font les contrats, devaient se conformer à certains règlements pour ce qui est des paiements et de toutes sortes de questions.

Je pense que la motion de M. Skoberg est recevable. Ici nous devons étudier des projets de loi concernant les embranchements à l'occasion. Si nous constatons que cela s'est produit dans ce cas-ci, qu'allons-nous faire pour protéger les entrepreneurs qui ont des contrats du CN ou de tout autre société de la Couronne?

Si des instances ont été présentées, il faut les étudier et il faut connaître les réponses qui ont été soumises. Où mieux qu'au Comité pouvons-nous obtenir une réponse complète au problème soulevé par M. Skoberg. Je pense que la motion est tout à fait recevable, comme je l'ai dit, c'est une Loi de la Chambre qui a autorisé la construction du chemin de fer et ici, nous sommes spécialisés dans les questions de transport et nous devons étudier cette question.

M. Whelan: Monsieur le président, je ne suis pas membre du Comité, mais je connais ce projet. M. Howe a dit que le chemin de fer a été construit en vertu d'une Loi du Parlement. J'ai attendu bien des mois avant que le CN ne se présente ici. C'est ce que vous étudiez présentement, les opérations du CN. J'ai parlé à certains entrepreneurs et je suis d'avis que le Comité doit étudier toute cette question. Si j'ai appris quelque chose depuis

[Texte]

duty of the Committee to study this whole contract.

If I have learned anything in seven years about parliamentary committees, this is one thing that I think we should study in great detail, because the CNR administered this contract. The CNR was responsible for this contract. The CNR estimated how much work was to be done. They are only about 100 per cent out in some cases, if the information that was given to me is correct. And I urge you, Mr. Chairman, and the members of this Committee, to hear this group at this time.

If there is something wrong with the motion Mr. Skoberg has made, maybe it could be changed so that it would be a broader motion, as far as that goes. But if there is any time that a committee can be just, it is this time in hearing this group of people who are being put into bankruptcy by bureaucracy. Thank you, Mr. Chairman.

• 1625

Mr. Thomas (Moncton): Mr. Chairman, I cannot understand the remarks of some of the members here. Some of the members have shown a complete lack of knowledge of this whole problem. I cannot understand this position, because if you go back to the first report of the Transport Committee, at that time the steering committee recommended that these claims of the Great Slave Lake Railway Company be heard. Mr. Allmand at that time made a motion that this be referred again to the steering committee. Mr. Allmand was on that steering committee the second time. He replaced Mr. Mahoney. Mr. Nesbitt replaced me, and that Committee brought in a report on December 3, the claims of the Great Slave Lake Railway Company against the Canadian National Railways, the Committee recommending that permission be asked of the House that the order of reference be enlarged to allow us to consider this particular problem.

By inference at least, the President of the Privy Council said in the House that we would be able to consider this when the officials of the CNR were with us. I cannot for the life of me understand the members here saying we do not know what we are talking about, because this has been discussed many times and this Committee has already voted to hear these claims with the permission of the House. All we are asking now is to hear these people. The President of the Privy Council has indicated in effect that they could be heard and should be heard.

Mr. Perrault: Mr. Chairman, may I make a suggestion to the Committee? This resolution,

[Interprétation]

sept ans au sujet des comités parlementaires, je pense qu'il faut étudier la question de façon détaillée car le CN a géré le contrat il en était responsable. Le CNR a évalué la valeur des travaux. Si mes renseignements sont bons, ils ne s'étaient trompés que de 100% dans certains cas. Alors, je vous demande instamment, monsieur le président, et messieurs les membres du Comité d'entendre les entrepreneurs.

Si quelque chose ne va pas dans la motion de M. Skoberg on pourrait peut-être la modifier, la rendre plus générale peut-être. Mais si un comité peut être juste, et bien, il doit entendre ces gens qui sont conduits à la faillite par la bureaucratie. Merci, monsieur le président.

M. Thomas (Moncton): Monsieur le président, je ne peux pas comprendre les remarques de certains ici. Certains ont fait preuve d'une ignorance totale de la question. Je ne comprends pas leur position, car si on revient au premier rapport du Comité des transports, le comité directeur avait demandé qu'on entende les instances au sujet de la construction du chemin de fer du grand lac de l'Esclave. M. Allmand avait alors demandé que la motion soit de nouveau déferée au comité directeur. La seconde fois, M. Allmand était au Comité directeur. Il avait remplacé M. Mahoney. M. Nesbitt m'avait remplacé et ce Comité produisit un rapport le 3 décembre, on avait parlé des instances des entrepreneurs contre le CN, le Comité avait recommandé d'élargir le mandat afin de permettre d'étudier cette question.

Le président du Conseil privé avait dit à la Chambre qu'on pourrait étudier la question lorsque les officiels du CN seraient présents. Alors je ne comprends pas pourquoi certains ici ne sont pas plus au courant, car on avait déjà accepté d'entendre leurs instances avec la permission de la Chambre. Tout ce que l'on demande maintenant est d'entendre ces gens. Le président du Conseil privé a dit qu'ils pouvaient être entendus et ils doivent l'être.

M. Perrault: Monsieur le président, je voudrais faire une suggestion au Comité. La réso-

[Text]

I have no doubt, is well intended, but it seems to me, Mr. Chairman, that what we should do is place this problem before the steering committee and decide on the appropriate method by which we should proceed, to make sure that the facts are brought out. I think it is a little restrictive in a resolution to state that witnesses shall be called Tuesday, May 13, at 9.30 a.m., those contractors available that were engaged in the construction of the Great Slave Lake Railway, et cetera.

There may be a great deal of background information, which would result in this Committee dealing more effectively with the whole question of the Great Slave Lake Railway. I do not oppose the spirit of this resolution at all, but I do believe that it should be placed in the hands of the steering committee for consideration, to determine just how effectively the matter can be dealt with, and hopefully with the concurrence of all parties. The resolution, I do not think, encompasses the entire area which should be covered in order to protect the public interest.

Mr. Émard: Mr. Perrault has just mentioned what I had in mind, Mr. Chairman.

Mr. Allmand: Mr. Chairman, nobody has ever said that we should not hear the other side of the story, and by turning down this motion I do not think we are saying that.

Mr. McGrath: On a point of order, Mr. Chairman, I respectfully point out that the member is now speaking for the second time. He has made his contribution. There are others who want to speak to the motion, and we are very anxious to get along with it so that the question can be put. He has made his point. He made it this morning. He made it again this afternoon. Because he finds himself in disagreement with his colleagues, it does not mean he can circumvent the rules.

The Chairman: Order, Mr. McGrath. I gave you the floor more than once.

Mr. McGrath: It is a point of order, Mr. Chairman.

Mr. Allmand: Mr. Chairman, on that point of order, to begin with there is no rule that in committee you cannot speak twice to the same motion. My point is this, that we have often in this committee been confronted with motions of the opposition members who come into the committee and spring them on us and we are expected to vote on them that same day. In the House of Commons that cannot be done. You must give notice of motion, at least 24 hours I believe, before it is put. If we

[Interpretation]

lution part d'un bon naturel mais je pense que le problème devrait être soumis au comité directeur qui déciderait alors de la façon de procéder pour connaître les faits.

Je pense qu'il est un peu restrictif de dire dans une résolution que les témoins devraient être convoqués le mardi 13 mai à neuf heures et demi du matin alors qu'il s'agit d'entrepreneurs qui ont participé à la construction du chemin de fer du grand lac de l'Esclave, etc.

Il y a peut-être beaucoup de généralités qui devraient être connues, ainsi on pourrait étudier la question du chemin de fer du grand lac de l'Esclave beaucoup plus efficacement. Je ne m'oppose pas à l'esprit de la motion, mais, à mon avis, le comité directeur devrait en être saisi pour décider comment la question peut être étudiée de façon efficace et avec l'accord de tous les partis.

La résolution n'est pas trop générale pour protéger l'intérêt public.

M. Émard: M. Perrault vient de dire ce que voulais dire, monsieur le Président.

M. Allmand: M. le Président, personne n'a dit que ne nous devrions pas entendre l'autre version de l'histoire et en rejetant la motion je ne pense pas que c'est ce que nous faisons.

M. McGrath: J'invoque le Règlement, monsieur le président. L'honorable député parle maintenant pour la deuxième fois. Il a déjà contribué, il y en a d'autres qui veulent prendre la parole et nous voulons avancer. Il a déjà parlé ce matin, cet après-midi, parce qu'il n'est pas d'accord avec ses collègues, cela ne veut pas dire qu'il peut parler tout le temps.

Le président: A l'ordre, M. McGrath. Je vous ai donné la parole plus d'une fois.

M. McGrath: C'était un appel au Règlement, monsieur le Président.

M. Allmand: Sur ce point, monsieur le Président, il n'y a aucun règlement qui dit qu'on ne peut parler que deux fois sur une motion. Souvent au Comité nous sommes saisis de motions présentées par l'opposition, ils nous desservent ces motions et on s'attend à ce qu'on les adopte le jour même. A la Chambre cela ne se fait pas, il faut donner avis de la motion au moins 24 heures à l'avance avant qu'elle soit présentée. Si on agissait ainsi à la Chambre en présentant des motions et en

[Texte]

were ever to try that in the House of Commons, of putting a motion and expecting a vote on it immediately the day it is put, we would be criticized severely by the opposition. Maybe we should have in committee a rule that you must give 24 hours notice of a motion. That would give us all time to consult with people who know something about the problem.

Mr. Chairman, it is a very serious matter. We get a question like this put to us in terms of a defective motion like this. You cannot tell the implications of a thing like this unless you consider it and you discuss it with people who know something about the problem.

Mr. Thomas says I should know about it. Maybe I should, but I do not. I do not know what this Clause 16 of the contract is. I do not know who all the contractors are. I do not know if some of them have sued, if some of them have made settlements out of court, and I do not know if the courts have made judgments.

I am not saying that we should not hear the other side. I am saying that we should not accept this motion, or we should not entertain this question under the terms of this motion. And I am still willing to have this motion sent to committee and vote for that, but I refuse to vote and accept this motion this afternoon because of the implications it may have that may not be apparent right now.

• 1630

Mr. Gillespie: Mr. Chairman, Mr. Allmand and Mr. Breaux have stated my argument for me. It seemed to me to boil down very largely to this question of commitment, whether in fact a commitment had or had not been made, as Mr. Nesbitt suggested. He used the words "commitments have been clearly made".

I think this is an important point. If this cannot be refuted then I think the principle of the investigation is important. But, for the reasons that Mr. Perrault and Mr. Allmand have given, I think this should be defeated at the present time so that the Steering Committee can deal with it and report back more appropriately at a later date.

Mr. Benjamin: I do not sense any disagreement amongst the members of the Committee about its dealing with this matter at some time or other, whatever the argument seems to be about, or the mechanism to be used to get it before the Committee.

It seems to me we are doing a great deal of nitpicking and that some members are worrying unnecessarily about the details of this

[Interprétation]

espérant les voir voter le même jour, l'opposition nous critiquerait sévèrement j'en suis sûr. Il faudrait peut-être avoir un règlement similaire ici pour la présentation des motions. Cela nous permettrait de consulter les gens qui sont au courant de ces questions-là.

Monsieur le président, c'est une question grave et lorsque la motion est aussi déficiente on ne peut même pas en voir les conséquences à moins de l'étudier et d'en parler à des gens qui s'y connaissent.

M. Thomas dit que je devrais en savoir plus long. C'est possible, mais je n'en sais pas plus long. Je ne connais pas l'article 16 du contrat. Je ne connais pas le nom de tous les entrepreneurs. Je ne sais pas s'il y a eu des poursuites devant les tribunaux ou si les tribunaux ont rendu leur jugement, etc. Je ne dis pas qu'il ne faut pas connaître l'autre version des faits, je dis qu'il ne faut pas accepter cette motion telle que présentée. J'accepte que la motion soit étudiée par le Comité, mais je ne veux pas la voter et l'accepter cet après-midi à cause des conséquences qui peuvent en découler et qui ne sont peut-être pas visibles maintenant.

M. Gillespie: Monsieur le président, je crois que M. Allmand et M. Breaux ont bien présenté l'argument que je voulais exposer. Ceci se ramène à la question de l'engagement, à savoir s'il y a eu engagement ou non, comme le dit M. Nesbitt. Il a dit: «Des engagements précis ont été pris, je crois que c'est un point important. Si on ne peut pas réfuter cela, alors je crois que le principe de l'enquête est important. Mais pour les raisons données par M. Perrault et M. Allmand, je crois que l'argument devrait être rejeté à ce moment-ci pour que le comité de direction puisse étudier la question et qu'il puisse nous faire rapport plus tard.

M. Benjamin: Monsieur le président, il n'y a pas de désaccord entre les membres du comité pour traiter de cette question tôt ou tard. Toutefois, il se pose des problèmes au sujet de la question de savoir comment on devrait présenter cette question au comité. Il semble que certains députés fendent les cheveux en quatre au sujet des détails en question. Et tous ces faits sortiront lorsque le

[Text]

case. They will come out when the Committee discusses the case and questions witnesses and hears their representations.

It seems to me, sir, that if the Committee were not to pass this motion it would be departing from a definite understanding amongst the House leaders that this would be dealt with. I see no problem in the motion being passed. Surely the Steering Committee could assist in the matter of arranging for witnesses and recommending an agenda, and so on so that this Committee will then be seized of the matter. All this can logically and obviously be done by the Steering Committee following the adoption of this motion.

I do not see any parliamentary rules pertaining to some of Mr. Allmand's worries, although I do not question them for one moment; but I think he is overly worrying about them. I think some of them will come out in the hearing before the Committee, so I do not see what the argument can be about.

Passing this motion in no way prevents the Steering Committee from sorting out who is to appear and when.

If that date turns out not to be practical and it has to be the next day, or two days later, that would create no problem. What we have to do is to get this matter before the Committee. It has been up in the air since 1963, and it is a matter of simple justice, if noting else. Let us get on with it. Let us pass this motion. Let the Steering Committee set up the whole program of the hearings.

The Chairman: Mr. Cadieu?

Mr. Cadieu (Meadow-Lake): Mr. Chairman, it has certainly been quite well covered by Mr. Perrault and Mr. Allmand that they want it done fairly so that all contractors involved have a chance to be heard, whether or not it be set for next Tuesday. I am sure these contractors suffered severely. I know they did, whether one claims it was an act of God, or something else, and I think this is the proper place for such people to be heard. And whether this resolution is accepted in its entirety, or they want to go to the Committee, or it is next Tuesday, I do think it is important that all the contractors who suffered should have a chance to be heard. It is going on three years since they were here and complained. And I know the seriousness of some of the suffering that has been caused.

However, the Steering Committee may arrange this, I know that the Committee does not want to deal with some of the contractors, or the subcontractors, and then have someone come back six months or a year later and say they had a similar problem. I think this is a

[Interpretation]

comité entendra les représentations des témoins qui seront convoqués.

Si le comité ne devait pas adopter la motion et si on devait ne pas conclure d'en-tente à ce sujet, je crois que ceci irait à l'encontre des chefs de la Chambre. Il faudrait étudier la question, présenter des recommandations au sujet de l'ordre du jour à suivre. Il faudra que le comité de direction le fasse à la suite de l'adoption de cette motion. Je crois que M. Allmand se soucie trop de certains détails, il semble s'inquiéter des questions qui vont être soulevées au cours des audiences. Je ne vois vraiment pas pourquoi on discute tant. Je ne crois pas que cette motion n'empêche le sous comité de direction de déterminer qui doit être convoquer et quand.

Si cette date ne semble pas pratique et que ce doit être le jour suivant ou deux jours plus tard cela pourrait créer un problème. Ce que nous avons à faire c'est de saisir le comité de la question. La question a déjà été soulevée depuis 1963 et c'est une question de justice simplement sinon autre chose. Procédons, adoptons cette motion. Laissons au comité de direction le soin d'établir tout le programme des séances.

Le président: M. Cadieu?

M. Cadieu (Meadow Lake): Monsieur le président, M. Perreault et M. Allmand ont bien exposé mon point de vue. Ils veulent que tout ceci se passe en toute justice pour que tous les entrepreneurs en cause aient la chance de faire connaître leur point de vue. On a déterminé une date et les entrepreneurs qui ont beaucoup souffert à la suite d'un désastre naturel devraient pouvoir exposer leur point de vue que cette résolution soit acceptable dans son entier ou qu'elle soit renvoyée au comité ou que ce soit mardi prochain et je crois qu'il est important que tous les entrepreneurs qui ont souffert puissent faire connaître leur point de vue. C'est l'endroit où ils pourraient se faire entendre et je sais déjà que depuis trois ans, on se plaint.

Je suis assez au courant de la gravité de ce problème. La question de savoir si on doit s'adresser au comité de direction, c'est une autre question.

Je sais que le comité ne veut avoir affaire avec certains des entrepreneurs ou des sous-

[Texte]

very important issue and that it should be heard properly on a fair, sound and just basis.

• 1635

The Chairman: Mr. Skoberg?

Mr. Skoberg: Mr. Allmand, of course, has indicated that this is sort of surprise type of motion. I suggest that if any type of motion that came before this Committee on November 28 is a surprise at this late date Mr. Allmand must be a little vacant somewhere.

I would suggest, however, that no other committee of the House of Commons has such problems when they ask for people to appear before them as witnesses. No one else has this problem. I am sure, Mr. Allmand, that on the Criminal Code amendment they had many, many witnesses. Surely they did not have an uproar because they asked for a specific witness.

However, if the Steering Committee is prepared to meet between now and 8:00 o'clock tonight to resolve this situation I will be quite in favour of its being referred to it. It has already dealt with these claims of the contractors on the Great Slave Lake Railway a number of times, and to refer the same topic back to it may be fruitless, but if I have any indication that it could be dealt with between now and 8:00 o'clock tonight, I would quite agree to its being referred back. But if there is no such indication and we are again going to allow these contractors to sit for months and months with no recourse, or means of appearing before a duly appointed committee, I suggest we are doing a disservice to the entire nation.

Mr. Chairman, one thing should be quite clear. I have to refer to available contractors in the motion, because many of them could not find enough money to come here and appear before this Committee. There are those on this Committee who have extra money available and can run around the country at will, but there are many who cannot do that. I have to ask for those who are available, because their story will no doubt explain the situation relative to the others, if there is any evidence. I do not know how many there are. But surely the contractors involved could bring this matter before this Committee at that time.

Mr. Chairman, I have only one other point, and it relates to Mr. Allmand's suggestion

[Interprétation]

entrepreneurs et avoir quelqu'un qui revient de nouveau dans six mois ou un an après pour dire qu'ils ont un problème semblable. Je crois que c'est un problème très important et que l'on devrait l'étudier d'une façon juste et équitable.

Le président: M. Skoberg?

M. Skoberg: M. Allmand a indiqué qu'il s'agit d'une surprise. Je crois que toute motion présentée par ce comité et qui a été annoncée le 28 novembre est une surprise après ce retard. M. Allmand a dû avoir un oubli. Je crois qu'aucun autre comité de la Chambre des communes a de tels problèmes quand ils demandent aux gens de comparaître devant eux comme témoins. Personne d'autre n'a ce problème. Je suis certain, M. Allmand, que sur le sujet de l'amendement au Code criminel, il y avait plusieurs témoins. Ils n'ont sûrement pas eu de scène de violence parce qu'ils ont demandé un témoin en particulier.

Cependant si le comité de direction est prêt à se réunir d'ici à 8 heures, pour résoudre le problème, je serai tout à fait en faveur que cette question y soit référée. Je crois qu'on a déjà parlé de la question des réclamations des entrepreneurs du chemin de fer du Grand Lac des Esclaves plusieurs fois et de reporter le même sujet à des fins de discussions, cela ne peut pas porter de fruits. Si j'avais quelque indication que ce problème pourrait être réglé d'ici à 8 heures ce soir je serais prêt qu'on en discute à nouveau. Si on ne le fait pas toutefois et si nous allons permettre que ces entrepreneurs soient encore plusieurs mois sans recours ou de moyens d'apparaître devant un comité dûment nommé, je crois que nous ferions tort aux intérêts de notre pays tout entier.

M. le président, il y a une chose qui doit être très claire. Je dois parler des entrepreneurs disponibles dans la motion car je crois que bien des entrepreneurs ne pourraient pas trouver l'argent dont ils ont besoin pour venir ici et comparaître devant le comité. Certaines personnes ont l'argent dont ils ont besoin pour voyager à travers tout le pays à leur gré, mais bien des gens ne peuvent pas le faire. Je dois demander à ceux qui sont disponibles car leur histoire expliquera sans doute la situation des autres s'il y a quelque évidence. Mais sûrement les entrepreneurs en question pourraient saisir le comité de cette affaire.

Monsieur le président, je n'ai qu'un seul autre point à soulever et il se rapporte à la

[Text]

that the subcommittee should perhaps deal with the contractors. If this is what is on the record I think it should be corrected, because the suggestion seemed to be that the subcommittee would delve into the ramifications of this whole process. If that is the case, then we may as well disband this Committee.

But, Mr. Chairman, if we can have agreement that the subcommittee will meet tonight, I would have no hesitation at all in referring this matter to it.

Mr. Émard: Mr. Chairman, on a point of order. This is to correct one of Mr. Skoberg's statements. He said that other committees have no trouble in having witnesses appear. I would mention that Mr. Rock and I have tried on quite a few occasions to have experts appear before the food and drug committee and they have been refused. And the experts themselves have applied to the Committee. That is one committee that I know of.

Mr. Rock: And you NDP members were the ones who "squawked" against it.

The Chairman: Order, please.

Mr. Skoberg: There is one point that I think should be cleared up, because if the record remains as it is it will be completely incorrect. As has already been suggested by one of the members of this Committee, this was set up at the express wishes of Parliament, as set forth in Chapter 56 of the Statutes of Canada, 1961. This is a most important point that this Committee must recognize.

The Chairman: Is the Committee ready for the question? Those in favour of the motion, please rise. Those against, please rise.

I declare the motion lost.

Mr. Horner: Mr. Chairman, that motion having defeated I would like to move another.

I move that the Steering Committee study the question of contractors engaged in the construction of the Great Slave Lake Railway and report back to the Committee and make recommendations regarding the same.

An hon. Member: Regarding what?

Mr. Horner: Regarding the same—what to do with the claims.

• 1640

The Chairman: I will have the Clerk read the motion.

[Interpretation]

suggestion de M. Allmand à savoir que le sous-comité devraient traiter de la question des entrepreneurs. Si c'est ce qui inscrit sur un dossier, je crois qu'on devrait le corriger car la suggestion semblait être que le sous-comité doit étudier les détails de tout ce processus. A ce moment-là notre comité n'a pas de rôle à jouer. Je vous demanderai sincèrement, monsieur le président, si on peut s'entendre maintenant en vue d'une réunion du sous-comité aujourd'hui. Je n'aurai aucune hésitation à ce qu'on renvoie la question au sous-comité de direction.

M. Émard: Je voudrais corriger une des déclarations de M. Skoberg, lorsqu'il dit qu'il n'y a pas de problème aux autres comités lorsqu'on y fait comparaître des témoins. Je voudrais mentionner que M. Rock et moi-même avons tenté de faire comparaître des experts de la division des aliments et drogues à plusieurs reprises et ils ont été refusés. Les experts eux-mêmes ont fait une demande au comité. Voilà un des comités que je connais.

M. Rock: Et ce sont deux membres du NDP qui se sont opposés à cela.

Le président: A l'ordre, s'il vous plaît.

M. Skoberg: Il y a un point, je crois qui devrait être clarifié car si l'inscription au dossier demeure tel quel, ce sera complètement inexact, comme l'a déjà dit un des membres de ce comité, le comité a été établi selon les désirs du gouvernement canadien, prévu par le chapitre 56 des Statuts du Canada, 1961. C'est un fait important que le comité doit reconnaître.

Le président: Le comité est-il prêt à la mise aux voix? Que ceux qui sont en faveur de la motion veuillent bien se lever. Veuillez vous asseoir. Que ceux qui s'opposent à la motion, veuillent bien se lever?

Je déclare que la motion est rejetée.

M. Horner: La motion ayant été rejetée, j'en propose une autre.

Je propose que le sous-comité de direction s'adresse aux entrepreneurs qui ont contribué à la construction du chemin de fer du Grand Lac des Esclaves et qu'il fasse des recommandations au sujet d'une séance éventuelle.

Un député: A quel sujet?

M. Horner: En ce qui a trait à la même chose—que devons-nous faire des réclamations?

Le président: Je vais demander au secrétaire de lire la motion.

[Texte]

The Clerk: Moved by Mr. Horner:

That the Steering Committee study the question of contractors engaged in the construction of the Great Slave Lake Railway and report back to the Committee and make recommendations regarding the same.

The Chairman: Does the Committee agree?

Mr. Skoberg: Is it the intention of the motion that the Steering Committee will interview these contractors?

An hon. Member: Oh, no.

The Chairman: I will have the Clerk read it again. Order, please.

Would you like to rephrase your question, Mr. Horner?

Mr. Émard: I find it strange that these motions should be so vague, it seems that it is only the Opposition that is in on the secret of the gods. Of course, by listening to them you find out a few things like maybe it is an act of God or maybe in this case it is because of the supervision of the CNR that these fellows are losing money on their contract? Why not be more specific? I do not know anything about Article 16 that you were talking about before. Are you afraid?

Mr. Horner: We want the contractors here to explain the difficulties of Article 16.

Mr. Émard: Yes, but give us a general idea...

The Chairman: I think we are out of order.

Mr. McGrath: We are witnessing a complete breakdown of the Committee system.

The Chairman: Gentlemen, we are coming back on the estimates, Freight Service.

Mr. McGrath: You have a motion before the Chair.

The Chairman: What motion?

Mr. McGrath: Mr. Horner's motion.

The Chairman: He said he would postpone it until later.

Mr. McGrath: Just a moment, Mr. Chairman, there are too many lawyers in here.

Mr. Horner: I have changed by motion and I hope it is clear enough.

[Interprétation]

Le secrétaire: Il est proposé par M. Horner:

Que le Comité directeur étudie la question des entrepreneurs qui ont contribué à la construction du chemin de fer du Grand Lac des Esclaves, et qu'ils fassent rapport au comité et présente des recommandations au sujet de cette question.

Le président: Le comité est-il d'accord?

M. Skoberg: Est-ce que le sous-comité de direction doit interviewer les entrepreneurs?

Une voix: Oh non!

Le président: Je demanderai au greffier de relire. À l'ordre, s'il vous plaît. Voulez-vous formuler autrement votre question, M. Horner?

M. Émard: Je trouve assez étrange que ces motions soient de nature aussi vague. Ce n'est pas que l'opposition qui est dans le secret des dieux. En écoutant les députés de l'opposition, on découvre certaines choses. Il s'agit peut-être d'un désastre naturel; il s'agit peut-être également, c'est peut-être à cause de la surveillance du National-Canadien que ces entrepreneurs ont perdu de l'argent. Pourquoi ne pas procéder d'une façon plus précise. Je ne suis pas au courant de l'article 16 dont vous avez parlé. Avez-vous peur de quelque chose?

M. Horner: Nous aimerions que les entrepreneurs se trouvent ici, afin d'expliquer les embûches de l'article 16.

M. Émard: Donnez-nous une idée générale de...

Le président: Je pense que cela n'est pas pertinent.

M. McGrath: Nous assistons à une dislocation complète du système de comité.

Le président: Nous en revenons au crédit. Nous en revenons au crédit, à propos du transport par fret.

M. McGrath: Vous êtes saisi d'une motion.

Le président: Quelle motion?

M. McGrath: La motion de M. Horner.

Le président: Il a dit qu'il allait la remettre à plus tard.

M. McGrath: Un instant, monsieur le président. Il y a trop d'avocats ici.

M. Horner: J'ai changé ma motion, et j'espère qu'elle est assez claire.

[Text]

I move:

That the steering committee study the question of contractors engaged in the construction of the Great Slave Lake Railway and report back to the Committee and make recommendations regarding when the contractors could be heard and if their problem could, in fact, be heard and studied by this Committee.

Do you want me to put a time limit in it, would that be preferable?

The Chairman: Mr. Perrault?

Mr. Perrault: May I speak to this motion? Briefly, Mr. Chairman, I, personally, preferred the earlier wording. I think you are restricting the steering committee when you state that their activities, in effect, must be restricted to the matter of whether the contractors shall appear or not. There may be other facets and aspects of the Great Slave contract which should be investigated, but I am prepared to support this idea, as I said earlier.

The Chairman: Is it agreed by the Committee?

• 1645

Mr. Skoberg: I move that this report be back in by 8 o'clock tonight.

The Chairman: It is impossible, do not ask the impossible; we are sitting until six o'clock.

Mr. Perrault: It may be impossible to obtain that information by 8 o'clock tonight.

Mr. McGrath: Mr. Skoberg has moved an amendment, Mr. Chairman, that the steering committee meet and bring back the report by 8 o'clock.

Mr. Nesbitt: Mr. Chairman, I am inclined to agree with Mr. Skoberg, and I very much agree with the idea of putting a time limit on this, also, I agree that it might be impossible to do it by 8 o'clock tonight. Can we agree, before this motion comes to a vote would it be possible to avoid wasting a great deal more time and reach some degree of unanimity, on some practical date when this report of the steering committee should be presented back here. Surely we can set some time limit on it?

Mr. Allmand: How about Tuesday, the date originally in his motion?

[Interpretation]

Je propose que le sous-comité étudie la question d'entrepreneurs qui ont contribué à la construction du chemin de fer du Grand lac des Esclaves et qu'ils fassent un rapport au comité qu'ils fassent également des propositions au sujet du moment où ces entrepreneurs pourraient témoigner et si les membres du comité peuvent entendre ce qu'ils ont à dire au sujet de ce problème et l'étudier.

Voulez-vous que je fixe un délai? Cela serait-il souhaitable?

Le président: M. Perrault?

M. Perrault: Puis-je parler au sujet de cette motion?

En un mot, monsieur le président, je préférerais la présentation qui avait été donnée au début. Je pense que vous restreignez les activités du Comité Steering lorsque vous dites qu'elles doivent se limiter à cette condition, à savoir si les entrepreneurs devront comparaître ou non. Il y a d'autres aspects de ce contrat qui devraient peut-être être étudiés. Mais je suis prêt à approuver la motion telle quelle.

Le président: Les membres du comité sont-ils d'accord?

M. Skoberg: Je propose que le rapport soit présenté ce soir à huit heures.

Le président: C'est impossible, ne demandez pas l'impossible; nous siégeons jusqu'à six heures.

M. Perrault: Il sera peut-être impossible d'avoir ces renseignements d'ici 8 heures ce soir.

M. McGrath: M. Skoberg a proposé un amendement, monsieur le président, voulant que le comité se réunisse et revienne avec le rapport pour 8 heures.

M. Nesbitt: Monsieur le président, je suis entièrement d'accord avec M. Skoberg pour fixer un délai, mais je ne sais pas si ce sera possible d'ici 8 heures ce soir. Pouvons-nous nous mettre d'accord avant le vote et serait-il possible d'éviter de perdre beaucoup plus de temps et de tenter de s'entendre à ce sujet, de tenter d'établir et de fixer une date précise en ce qui concerne le dépôt du rapport du sous-comité de direction. Nous pouvons certainement fixer un délai?

M. Allmand: Que pensez-vous de mardi, la date fixée au début dans sa motion?

[Texte]

Mr. Perrault: That is a useful suggestion.

Mr. Skoberg: I agree, I will withdraw that amendment.

Mr. Horner: Is it agreed by the Committee?

The Chairman: If it is agreed by the Committee we do not need a motion for that. Is it agreed?

Agreed.

Mr. Perrault: May I ask the member whether he would consider deleting the reference to the contractors which I think is rather restrictive? It may be that it will include contractors and other aspects of this thing; it may be that we will want some CNR representatives to come here again, but you have restricted it to contractors.

Mr. Horner: May I be allowed to answer that request, Mr. Chairman? I specifically put contractors in because they are the ones that claim an injustice has been invoked upon them by an act of God or by the CNR or by somebody. If the member wants to study the whole question of the Great Slave Lake Railway construction then the Committee can accept that idea too, I suppose, and throw the whole thing open. I am narrowing it down because it is the one specific area that I do want the Committee to hear. If they want to hear it all, I am agreeable.

Mr. Perrault: Well, I would like to hear some opinions from other members on it, Mr. Chairman, that is all.

Mr. Rock: As it is presented now, the motion actually gives instructions to the steering committee to set a date when the hearing is going to be held.

Mr. Chairman: No, he took that out.

Mr. Rock: I am very sorry, Mr. Chairman, you read it right now and this is what it says.

The Chairman: Mr. Rock, please.

Mr. Horner: I am reading it only because, perhaps, I can read my own writing best. I move:

That the Steering Committee study the question of contractors engaged in the construction of the Great Slave Lake Railway and report back to the Committee and make recommendations regarding when the contractors could be heard and if their problem could, in fact, be heard and studied by this Committee.

[Interprétation]

M. Perrault: Je crois qu'il s'agit d'une proposition utile.

M. Skoberg: Je retire donc cet amendement.

M. Horner: Le comité est-il d'accord?

Le président: Si le Comité est d'accord, nous n'avons pas besoin d'une motion pour cela! Est-ce convenu?

Convenu.

M. Perrault: Permettez-moi de vous demander si vous songeriez à supprimer la référence aux entrepreneurs, qui, je pense, est assez limitative. Il se peut qu'il y ait d'autres personnes à convoquer et nous voudrions peut-être des représentants du National-Canadien; mais vous ne voulez convoquer que les entrepreneurs.

M. Horner: On me permettra de répondre à cette demande, monsieur le président. J'ai dit «entrepreneurs» pour la raison bien précise que ce sont eux qui ont souffert de cette injustice, soit à cause d'un fléau naturel ou pour une autre raison. Si l'honorable député veut étudier toute la question de construction du réseau ferroviaire du Grand lac des Esclaves, je n'ai pas d'objection, mais je veux me limiter parce que c'est un domaine que je veux voir aborder par le comité. S'il veut étudier toute la question, j'accepte.

M. Perrault: Je voudrais connaître le point de vue d'autres membres du comité.

M. Rock: On donne des directives au sous-comité de direction afin de fixer la date de la réunion.

Le président: Non, il a supprimé cela.

M. Rock: Je suis désolé, monsieur le président, vous n'avez qu'à le lire tout de suite et voilà ce qu'il dit.

Le président: Monsieur Rock, s'il vous plaît.

M. Horner: Je vais le lire moi-même parce que je peux mieux comprendre ma propre écriture que quelqu'un d'autre. Je propose:

Que le comité directeur étudie le problème des entrepreneurs qui ont contribué à la construction du chemin de fer du Grand lac des Esclaves et que le comité directeur présente des recommandations à savoir quand les entrepreneurs seront entendus et si cette question doit être étudiée par les membres du comité.

[Text]

Mr. Émard: You are giving them a specific duty to make a recommendation. You are defeating the purpose of this motion.

If the steering committee is agreeable to doing this, all right; but you should not force them to do it. I think first they should decide whether they want to do it.

Mr. Horner: Well if the Committee does not want to hear the evidence all they have to do is say "No".

Mr. Émard: No, not according to your motion.

Mr. Horner: Yes.

The Chairman: Gentlemen, order, please. We want order.

Mr. Nesbitt: My understanding is that it was generally agreed among Committee members, although it is not, unfortunately, included in Mr. Horner's suggestion, that the steering committee report back its recommendations not later than next Tuesday. This was agreed to.

Mr. Émard: Yes, but they should not be tied to a specific recommendation stating the time that the contractor should come, and which contractor should come and so on. They should be free to decide whether they should or should not have them appear before this Committee.

Mr. Horner: They are.

Mr. Émard: Well, put it this way before us now.

The Chairman: Mr. Givens?

•1650

Mr. Givens: Mr. Chairman, this acrimonious discussion was all about details and whether a recommendation must be made or when they must come down. It seems to me the principle that has to be resolved here—I am surprised there is no precedent for this in this Committee—is whether these people who have a grievance should come down here to be heard by this Committee. I get the feeling from sitting here and listening that this motion is not being made in a frivolous and vexatious way. If I thought for one moment that it was I would vote against it. It seems to me there is a case here of some kind and some kind of tribunal should hear it. In fact, we are not making any final decision at all on the merits of the case; this is just a question of whether they should be heard or not, which is fundamental to our system of justice.

[Interpretation]

M. Émard: Vous leur confiez une tâche particulière, en vue de faire une proposition. Vous n'allez pas à l'encontre de la proposition.

Si le sous-comité en convient, d'accord mais je ne crois pas qu'on puisse forcer le comité à le faire. Il faudra d'abord décider si on veut le faire.

M. Horner: Eh bien, si le comité ne veut pas entendre des témoignages, tout ce qu'il a à dire est «non».

M. Émard: Pas d'après votre motion.

M. Horner: Oui.

Le président: Messieurs, à l'ordre, s'il vous plaît, à l'ordre.

M. Nesbitt: Je crois que les membres du Comité se sont mis d'accord en général, bien que malheureusement il ne figure pas dans la suggestion de M. Horner que le sous-comité présente ses recommandations au plus tard jeudi prochain. C'est cela que l'on a convenu.

M. Émard: Je crois que ceci ne devrait pas se rattacher à une proposition précise à savoir quand la réunion aura lieu et qui viendra ici. Ils pourraient décider eux-mêmes si on va demander aux entrepreneurs de témoigner ou non.

M. Horner: Ils sont libres de le faire.

M. Émard: Eh bien, demandez-leur de témoigner dès maintenant.

Le président: Monsieur Givens?

M. Givens: La chaude discussion n'avait trait qu'à des détails et si l'on doit faire une proposition ou au moment où ils doivent descendre. Il me semble qu'il y a une question de principe ici. Et je suis étonné qu'il n'y ait pas de précédent. La question c'est de savoir si les gens qui ont un grief à exposer devraient venir ici à cette fin devant ce comité. Je crois que la motion n'a pas été présentée dans un esprit frivole ou léger. Si je pensais cela une seconde, je voterais contre. Je crois qu'il doit y avoir ici une sorte de tribunal qui entende cette question. Il ne s'agit pas de rendre une décision finale au sujet de la valeur de la question, ce qui est fondamental à notre système de justice. Il y a un tribunal qui peut entendre la question.

[Texte]

I do not think from talking to my own colleagues that we should ever use our majority in a very unfair or oppressive way. I think the principle that has to be decided here is whether there should indeed be a hearing to hear all parties and that the steering committee should merely determine if, as and when this should take place, but this Committee must decide the principle as to whether these people should have a hearing before this Committee.

I do not know what other functions a committee should have. If the committees are just going to function for the purpose of being a conduit pipe for stuff that comes to us and it goes back in the same way that it came to us, what are we sitting around here for? I do not care if you go for Mr. Horner's motion but I prefer the first one because it is flexible enough that it could mean anything, and then we could really discuss it.

The principle which I think has to be decided here is whether or not these people have a right to be heard. I am prepared to say they should have a right to be heard.

Some hon. Members: Hear, hear.

The Chairman: In order to settle this matter, the Committee agree to leave it to the steering committee? We will make a report before next Tuesday.

Some hon. Members: Agreed.

The Chairman: We will not set a date, or anything. We will meet and we will report. Is that agreed?

Some hon. Members: Agreed.

Mr. McGrath: It is not unanimous, Mr. Chairman.

The Chairman: It is not unanimous?

Mr. McGrath: No. I beg my right to disagree with your ruling and with the consensus of the Committee.

The Chairman: That has nothing to do with this, Mr. McGrath. Order. Do not come back to those things again.

Mr. McGrath: Mr. Chairman, do not put words in my mouth. As a member of this Committee I am entitled to vote yes or no, and I vote no.

The Chairman: You can vote, but do not recall what...

Mr. McGrath: Do not put words in my mouth, Mr. Chairman.

[Interprétation]

Je ne crois pas que nous devions nous servir de notre majorité d'une façon injuste, déraisonnable.

Je crois qu'il faut décider s'il doit y avoir audience et que le sous-comité de direction devrait simplement tenter de déterminer quand cette réunion devrait avoir lieu.

Je ne sais pas quelles sont les autres fonctions que devrait remplir ce Comité. Si nous devons tout simplement envoyer la question sous la même forme qu'elle se trouvait auparavant, je ne vois vraiment pas pourquoi nous sommes ici. Peu m'importe que vous appuyez la motion de M. Horner, mais je préférerais la première motion, car elle était vague, et très large qu'on pouvait en discuter. Pour ce qui est de la question de principe à savoir si ces gens ont le droit d'être entendus, pour ma part, j'estime qu'ils ont le droit d'être entendus.

Des voix: Bravo!

Le président: Pour régler cette question, le Comité s'en remettra-t-il au sous-comité de direction qui va présenter un rapport d'ici mardi?

Des voix: D'accord.

Le président: Nous ne fixerons pas de date ni rien. Nous nous réunirons et nous ferons un rapport. Est-ce convenu?

Des voix: D'accord.

Mr. McGrath: Nous ne sommes pas unanimes, monsieur le président.

Le président: Vous n'êtes pas unanimes?

Mr. McGrath: Je ne suis pas d'accord avec ce jugement et j'ai le droit d'en appeler de votre décision et du consensus du comité.

Le président: Ceci n'a rien à voir avec la question. Vous n'avez pas à revenir là-dessus.

Mr. McGrath: Ne m'attribuez pas de parole, monsieur le président, en tant que membre du comité, j'ai le droit de dire oui ou non.

Le président: Vous pouvez voter, mais ne revenez pas sur...

Mr. McGrath: Ne m'attribuez pas des paroles, monsieur le président.

[Text]

The Chairman: I am sorry. We will now go back to freight service, and Mr. Nesbitt asked to speak.

Mr. Nesbitt: I appreciate the opportunity, Mr. Chairman, but it seems that in the confusion, some of the notes sort of got mixed up. If you could call somebody else it would give me an opportunity to collect my notes together. They are in some disarray.

The Chairman: Do you wish to pass for now?

Mr. Nesbitt: For the moment, and I will come back at the first opportunity.

Mr. Douglas (Assiniboia): On freight services, Mr. Chairman, would it be in order to ask something about equipment? I note on page 42 of the report that the tons carried in 1968 were up 2.2 per cent over the previous year, and going back to page 40 I notice there is less equipment at the end of 1968 than there was at the end of 1967. What is the explanation for this? For instance, at the end of 1967 the total motive power was 2,165 and at the end of 1968 it was 2,156. Similarly in freight equipment, there are fewer boxcars, flatcars, stockcars, gondola cars and hopper cars than there were the previous year. I would like an explanation of this.

Mr. MacMillan: Dealing first with the locomotives, the motive power, the explanation lies in the fact that the early diesel electric locomotives which all railways bought were what we now think of as relatively small horsepower. I think the smallest we had was 750 horsepower and then it went to 1,000, 1,200, 1,500, 1,600 and 1,750 horsepower, and with the passage of time these locomotives, of course, wore out and we replaced them with larger units, the smallest of which were 3,000 horsepower and a few were 3,500 horsepower. So, one new locomotive was capable of doing the work of a minimum of two of the older ones and, in any instances, three.

• 1655

So far as the freight equipment is concerned we have much the same story to tell. In almost every instance the rolling stock which was extracted during 1968 was older units of a much smaller character; shorter boxcars, smaller boxcars, shorter gondolas and shorter and smaller hoppers, and they were replaced with units capable of carrying substantially greater tonnage.

Mr. Douglas (Assiniboia): Do you think you have enough equipment to successfully move all the freight that is required to be moved?

[Interpretation]

Le président: Je suis désolé. Pour en revenir au transport des marchandises, M. Nesbitt a demandé la parole.

M. Nesbitt: Dans toute la confusion, monsieur le président, j'apprécie l'occasion qui m'est offerte, mais mes notes sont toutes mêlées, je n'arrive pas à retrouver mes notes. Si vous pouviez appeler quelqu'un d'autre, j'aurais le temps de rassembler mes notes.

Le président: Voulez-vous céder votre tour?

M. Nesbitt: Oui, pour le moment, et je reprendrai la parole à la première occasion.

M. Douglas (Assiniboia): Monsieur le président, je crois qu'il conviendrait de poser des questions au sujet du matériel roulant. Je vois à la page 40 du rapport vous dites «que le nombre de tonnes transporté cette année s'établit ici à 2.2 tonnes alors qu'à la page 40 on dit: «qu'il y a moins de matériel roulant à la fin de 1968 qu'à la fin de 1967» et je me demande comment on explique cela, comment on peut expliquer qu'à la fin de 1967 le total des wagons, des locomotives est moins élevé que l'année précédente. Je voudrais avoir une explication à ce sujet?

M. N. J. MacMillan, O.C., L. L. D. (Président): Monsieur le président, cette question de la force motrice est assez simple; au début de l'utilisation des locomotives, elles n'avaient pas une puissance considérable. Les plus petites avaient 750, et ensuite 1,600 1,700 et 1,800 horsepower, et avec le temps nous les avons remplacées par d'autres, dont la plus petite avait 3,000 horsepower et quelques-unes 3,500 horsepower. En ce qui concerne le matériel roulant, celui qui était utilisé en 1968 dans presque chaque cas était du matériel qui a été mis au rancart en 1968 était du matériel moins volumineux qui avait une capacité moindre et ce matériel a été remplacé par du matériel de tonnage plus élevé.

M. Douglas (Assiniboia): Croyez-vous avoir assez de matériel roulant pour transporter toutes les marchandises qui devraient être transportées?

[Texte]

Mr. MacMillan: I do not think any railway, or very many railways, ever feel they have all the equipment they would like to have. One has to strike a balance between the capital involved in the acquisition of new rolling stock and using it in other places. We feel that we have adequate equipment to do the job which we have to do, yes.

Mr. Douglas (Assiniboia): Then how do you explain the fact that there was a lot of grain ready to be shipped—it was even loaded in boxcars—last winter and ships were waiting for it in Vancouver, but apparently you did not have the power to move it or for some reason the grain was not moved.

Mr. MacMillan: I think the period to which you refer probably occurred in January. It was not our inability to provide motive power to move the grain nor, for that matter, cars; it flowed more from the extremely adverse weather conditions which prevailed at the time and our inability to move the cars which were then under load. Also, as you probably know, at the time of the shortage of shippable grain in Vancouver there were a great number of grades, types and conditions of grain which were not suitable for the export trade. As the weather alleviated special programs were inaugurated which very quickly remedied the deficiency, and since that time we have had very substantial numbers of cars under load in Vancouver.

Mr. Douglas (Assiniboia): How do you explain the discrepancy in the distribution of boxcars on many branch lines in Western Canada? At some points they get enough cars for a four-bushel quota and at other points they do not even have enough cars for a one-bushel quota. I have a list of the CNR lines in southern Saskatchewan that shows the quota situation as of March 7, and there is a terrific variation within miles on the same line, with the same kind of wheat and where the wheat is being shipped to the same destination. It seems to me there is either a shortage of boxcars or there is a very poor system of distributing those boxcars. I would like to hear your comments on this.

Mr. MacMillan: Yes, I would be delighted to speak on this. In the first place, we are not entirely free agents in this movement, as you know, and it is our responsibility to live within the shipping instructions which we receive from the Canadian Wheat Board. As you know, we also have no control over the different cereals and/or grades which are loaded in cars that are placed at the country

[Interprétation]

M. MacMillan: Je ne crois pas qu'il y ait beaucoup de sociétés ferroviaires ou beaucoup de sociétés ferroviaires qui disposent de tout le matériel roulant dont elles voudraient disposer. Il faut simplement tenter d'établir l'équilibre entre le capital nécessaire pour l'achat de nouveau matériel roulant et l'utilisation à d'autres endroits de ce matériel. Nous croyons avoir assez de matériel pour faire le travail que nous devons faire.

M. Douglas (Assiniboia): Comment expliquez-vous qu'il y a tant de grain qui ait été chargé à bord de wagons de marchandises, que des navires attendaient à Vancouver et que pourtant le grain n'a pas été transporté?

M. MacMillan: Je crois que ceci s'est produit au cours du mois de janvier, ce n'est pas parce que nous n'avons pas pu fournir la force motrice nécessaire pour transporter le grain, c'est qu'il y a eu beaucoup de mauvais temps à ce moment-là, et nous n'avons pas pu transporter ou déplacer les wagons qui étaient chargés; et comme vous le savez, au moment où il y a eu manque de céréales à Vancouver, il y avait beaucoup d'autres grains, d'une qualité différente, à Vancouver et qui n'étaient pas vendables.

Il y eu de nouveaux programmes dès que le temps s'est adouci et depuis lors nous avons chargé beaucoup plus de wagons qui sont arrivés à Vancouver.

M. Douglas (Assiniboia): Comment expliquez-vous l'écart qui existe au sujet de la distribution des wagons sur plusieurs voies dans l'Ouest? Dans certains cas il y a des quotas de 4 boisseaux alors que dans d'autres il n'y a même pas un quota d'un boisseau. J'ai une liste des lignes du Canadien-National dans le Sud de la Saskatchewan qui indique la situation du contingentement le 7 mars et il y a des variantes considérables le long de la même voie au sujet d'une qualité uniforme, d'une qualité semblable de blé qui est acheminée vers la même destination, et il y a ou bien un manque de wagons ou un mauvais système de distribution. Je voudrais bien savoir ce qu'il en est?

M. MacMillan: J'aimerais en parler. D'abord nous sommes entièrement libres, comme vous le savez. Nos responsabilités sont de nous en tenir aux directives que nous recevons de la Commission canadienne du blé. Nous n'avons également aucun contrôle en ce qui concerne les céréales chargées abord des wagons aux divers élévateurs. Nous envoyons les wagons là-bas, ils sont chargés et à ce

[Text]

elevators. We set the cars out and they are loaded, and we are then able to put them into the movement. Very frequently it is not the types of grains which it is expected will be loaded and during this last period, as I am sure you will know, there was a great deal of difficulty which flowed from the shipping of tough and damp grain, and it reached the point where we had under load at export positions very substantial quantities of these grains and much beyond the capabilities of the elevators to dry them. It is a fact that in periods of great activity the quota system presents some very considerable difficulties.

This is particularly true where the Wheat Board is very eager to meet an export order, and in those circumstances we are obligated to get the grain as quickly and as close to the main line as it is possible to do and to put it into the export locations. In the fullness of time, of course, it equalizes. All of the grain is moved. The places that have the grain lifted early are cleaned out, and as time goes on it is into the other more remote areas where the shipping orders are issued.

Mr. Douglas (Assiniboia): Well, there seems to be no rhyme or reason connecting the distribution of boxcars and the kinds of grains. The area I am talking about had no tough or damp grain, they had various grades—any grade that the Wheat Board would have wanted, they had all kinds of carloaders, and the kind of grain that might have been in demand or that was requested had really nothing to do, as far as I can see, with the distribution of boxcars because any elevator could have filled orders for almost any grade. But the points are helter-skelter. If they were all uniformly low then there might be some justification for the explanation you have just given, but when you have within 10 miles three points, one with a one bushel quota, one with a four bushel quota and one with a two bushel quota, it is absolutely incomprehensible to the farmers and it is incomprehensible to me.

I think the railways have to smarten up and make an equitable distribution of these boxcars.

Mr. MacMillan: The real problem that the railways encounter, and I am sure you have an understanding of this, is that when the cars are placed under load and moved to normal unloading locations they must be unloaded to enable us to go back and get more grain. This has always been our problem. We have far too many cars under load in Vancouver and/or the Lakehead at almost all times of the year and if there was a better cycling of

[Interpretation]

moment-là nous les déplaçons. Ce n'est pas toujours les céréales qu'on pense voir charger qui sont transportées d'un endroit à l'autre. Il y a eu des problèmes parce qu'on a transporté du blé humide et du blé gourd et on a transporté ces céréales beaucoup plus rapidement que les éleveurs ne pouvaient suffire et ceci a causé des problèmes assez graves.

C'est particulièrement le cas lorsque la Commission canadienne du blé veut absolument envoyer des céréales pour l'exportation. Nous devons envoyer ces céréales le plus rapidement possible et les expédier à aussi près que possible de la ligne principale et de les transporter à l'endroit où elles sont exportées. Avec le temps, cela se compense, naturellement. Les endroits où les céréales sont recueillies et sont nettoyées.

M. Douglas (Assiniboia): Il ne semble y avoir aucun rapport entre la répartition des wagons et les différentes sortes de céréales. La région dont je parle n'avait pas de grains durs ou humides, ils avaient diverses qualités, (toute qualité que la Commission du blé aurait voulu avoir), ils avaient toutes sortes de dispositifs de chargement, et la qualité de grain demandée n'avait rien à voir, autant que je ne sache, avec la répartition des wagons, car tout éleveur aurait pu suffire à toutes les commandes, quelle que soit la qualité. Mais les différents centres ne sont pas uniformes. S'ils étaient tous uniformément bas, l'explication que vous venez de donner aurait été justifiée, mais lorsque vous avez, dans un rayon de 10 milles, trois centres ayant l'un un contingentement d'un boisseau, un autre de quatre boisseaux, et un troisième de deux boisseaux, cela paraît incompréhensible pour les agriculteurs et encore moins pour moi-même.

Je pense que les chemins de fer devraient se secouer et répartir ces wagons de façon plus équitable.

M. MacMillan: Le vrai problème des chemins de fer, comme vous le savez déjà, est que lorsque les wagons sont chargés et envoyés aux points de déchargement, il faut qu'ils soient déchargés avant d'être renvoyés aux points de chargement. Cela a toujours été notre problème. Nous avons beaucoup trop de wagons qui attendent d'être déchargés à Vancouver ou à Lakehead à toute période de l'année et si nous pouvions mettre au point un

[Texte]

the cars then we could do a much better job on the type of thing you are talking about.

Mr. Douglas (Assiniboia): I had a telephone call just this afternoon from a constituent who is still on a one bushel quota and other points adjacent are up to as much as a four bushel quota. There is a trainload of empty boxcars going through there every day, but for some reason they will not stop and drop off boxcars.

Mr. MacMillan: Would you know the answer to that, Mr. Bowra?

Mr. Bowra: No, not other than what you have already indicated—that we go on the basis of the orders that we have for the placement of cars.

Mr. Douglas (Assiniboia): All these elevators have far more orders than they hoped to get within weeks, but they do not get the cars. Some get cars and some do not, and that is the problem.

Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Marshall: Mr. Chairman, I want to say, first, that I learned a very good lesson this morning. I dispensed with my questions to save time—I can promise you I will never do it again.

Mr. Chairman, my question has to do with coastal services in the Province of Newfoundland. You mentioned this morning that rail traffic service has increased. Can you give me a short answer on coastal services within Newfoundland? What is the volume of traffic in that area?

Mr. MacMillan: I think we have reference to this in the report. I will try and put my finger on it.

Mr. Marshall: I think the only thing in the report, as you explained today, was that there was a subsidy of \$7.7 million.

Mr. MacMillan: Yes, I know that, but I thought there was a reference here to the coastal services.

• 1705

The Chairman: Could you enlarge on your question, Mr. Marshall?

Mr. Marshall: What I want to get at is the elimination of coastal services out of Corner Brook. The business community has lodged several protests with the CNR and the answers given for the removal of the coastal ser-

[Interprétation]

meilleur roulement des wagons, le genre d'opération dont vous parlez aurait été plus efficace.

M. Douglas (Assiniboia): J'ai reçu cet après-midi un appel d'un de mes électeurs qui a toujours un contingentement d'un boisseau alors que d'autres en ont même jusqu'à quatre. Il y a des trains entiers, composés de wagons vides, qui passent chaque jour et pour une raison quelconque ne s'arrêtent pas pour y laisser quelques wagons.

M. MacMillan: Monsieur Bowra, connaissez-vous la réponse à cette question?

M. Bowra: Non, sauf ce que vous avez déjà indiqué, c'est-à-dire que nous procédons selon les demandes que nous avons pour les wagons.

M. Douglas (Assiniboia): Les éleveurs reçoivent tous plus de commandes qu'ils ne s'y attendent, dans l'intervalle de quelques semaines, mais n'obtiennent pas les wagons; certains en obtiennent, d'autres n'en obtiennent pas. Voilà le problème. Merci, monsieur le président.

M. Marshall: Monsieur le Président, j'ai appris une bonne leçon ce matin en essayant de gagner du temps et en posant moins de question. Je ne recommencerai plus. Monsieur le président, la question se rapporte aux services côtiers de Terre-Neuve. Vous avez dit ce matin que la circulation sur les chemins de fer augmente. Pourriez-vous me donner une brève idée sur la circulation côtière à Terre-Neuve. Quel en est le volume dans cette région?

M. MacMillan: Je pense qu'on le mentionne dans le rapport, et j'essayerai de préciser.

M. Marshall: Je crois que la seule chose dans le rapport comme vous l'avez expliquez, est qu'il y avait une subvention de 7.7 millions de dollars.

M. MacMillan: Oui, mais je pensais qu'il était des services côtiers.

Le président: Pouvez-vous détailler le sujet quelque peu, monsieur Marshall?

M. Marshall: Je veux parler de l'élimination du service côtier à Corner Brook. De nombreuses protestations ont été faites par les hommes d'affaire auprès du CN et les réponses données pour l'élimination de ce ser-

[Text]

vice were that there was difficulty in getting to some of the ports and there was an improvement in the road system. They also suggested that the decision was arrived at after consultation with the Chambers of Commerce and the provincial government. These two agencies are denying that there was any such consultation with them, and they are protesting.

One of the things they are protesting is the fact that the route they have to take now, via Lewis Port, to get up to the St. Barbe coast in the northern part of Newfoundland is going to increase the rates. Also, there are five or six ports-of-call on the northwest coast where they are not going to call at all, which creates a hardship and results in a higher cost of merchandise to those people who can ill afford it.

Mr. Vaughan: Yes, I remember something about that change. I am not sure exactly when it was made. Perhaps I could take your observations as notice for the moment and look at it over the dinner hour.

But the other observation that perhaps you would allow me to make is that the Canadian National operates these services for what was known as the Maritime Commission which is now under the jurisdiction of the CTC, formerly under the Department of Transport. I am not saying this to absolve our responsibility in the operations but merely to say that we are not entirely free agents in the method of scheduling these vessels and that consultations are going on all the time between our operating people and the officers of this Maritime Commission dealing with the requirements of these coastal operations.

But on this other particular one I would like you to give me an opportunity to see just what the situation is and I will try and answer that tonight. Could I ask you, sir, who consulted with the Chamber of Commerce? Was it the Canadian National?

Mr. Marshall: The Canadian National said that they had consulted with these Chambers of Commerce.

Mr. Vaughan: The Canadian National said this.

Mr. Marshall: Yes.

Mr. Vaughan: Thank you. I will try and look into it before we resume tonight.

Mr. Marshall: No, it was the Canadian Transport Commission—I am sorry. The answer from the Canadian Transport Commission was that there was consultation.

[Interpretation]

vice côtier étaient que certains ports sont difficiles d'accès, et que les routes s'étaient améliorées. De plus ils ont indiqué que la décision avait été prise après avoir consulté le gouvernement provincial et la Chambre de commerce. Ces deux organismes à leur tour nient qu'on les ait consultés.

Ils protestent entre autres contre le fait que la nouvelle route qu'ils doivent suivre maintenant pour arriver à la côte Ste-Barbe par Port Lewis en outre, dans le nord de Terre-Neuve, aura pour effet d'augmenter les tarifs. D'autre part, ils ont supprimé de l'itinéraire cinq ou six ports d'escale sur la côte nord-ouest ce qui aura pour conséquence une augmentation du coût des marchandises à ceux qui ne sont pas en mesure de payer le prix.

M. Vaughan: Oui, je me souviens de quelque chose à propos de cette modification. Je ne peux dire exactement quand cela a eu lieu. Toutefois, j'en prends note et j'étudierai cette question à l'heure du dîner. Permettez-moi de vous faire remarquer que le National-Canadien exploite ces services au nom de la Commission des maritimes qui relève en ce moment de la Commission canadienne des transports, et relevant autrefois du ministère des Transports. Je ne dis pas cela pour nous dégager de nos responsabilités, mais nous ne sommes pas les seuls responsables. Les consultations se poursuivent constamment entre nous et cette commission des maritimes. Nous essayons de répondre aux besoins des opérations côtières. Mais à propos de cet autre aspect, laissez-moi le temps d'étudier la situation plus à fond et j'essayerai d'y répondre ce soir. Puis-je vous demander qui a consulté la Chambre de commerce? Était-ce le National-Canadien?

M. Marshall: Le National-Canadien avait dit qu'ils avaient consulté ces Chambres de commerce.

M. Vaughan: Vous dites le National-Canadien.

M. Marshall: Oui.

M. Vaughan: Merci. J'essayerai d'étudier la question avant la reprise des travaux ce soir.

M. Marshall: Non, je regrette, c'était la Commission canadienne des transports plutôt qu'à dit que le comité avait été consulté.

[Texte]

Mr. MacMillan: That would be the Maritime Committee of the Canadian Transport Commission, I imagine.

Mr. Marshall: It could be.

Mr. MacMillan: We are the agents here rather than the principals.

Mr. Marshall: Mr. Chairman, the problem now is that they have indicated they are going to eliminate the shipment of merchandise out of Corner Brook. The Chamber feels that it is an injustice from an economical point of view and they cannot understand their reasoning because they claim the traffic volume is increasing rather than decreasing, which is one of the reasons given, and they would like only to have consultation with somebody from the CNR to discuss the problem before the decision is made.

Mr. MacMillan: We would be delighted to provide that consultation.

Mr. Marshall: Before the decision is made.

Mr. MacMillan: No doubt about it.

Mr. Marshall: All right. Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Howe: Mr. Chairman, I was rather interested in that discussion about boxcars in the West a few minutes ago. Of course I am not from the west. I have heard rumours and stories that a lot of our equipment gets down below the border and it is pretty hard to get it back sometimes. Do you still have difficulty in this regard?

Mr. MacMillan: We have great difficulty with this, particularly on two occasions in the last six months. The first one was during the period when our weather was very, very bad and movement southbound of lumber and forest products, in the vernacular, bogged down. The result was that cars were very much delayed in their return.

• 1710

Then at the time of the Atlantic port strike the traffic normally going into the United States harbours was diverted to Halifax and loaded at that port in our cars and moved south, so that we had a very adverse balance of good rolling stock in the United States. At one point it was over 4,000 units in excess of what would be normal. We expended a great deal of energy trying to get this back. After a period of about a month it did start to flow back. I will have to ask Mr. Bowra how it

[Interprétation]

M. MacMillan: Ce serait, je suppose, le comité des Maritimes de la Commission canadienne des transports.

M. Marshall: C'est probable.

M. MacMillan: Nous ne sommes que des agents plutôt que les principaux intéressés.

M. Marshall: Monsieur le président, le problème présentement, c'est qu'ils ont dit qu'ils comptaient supprimer les envois de marchandises à partir de Corner Brook. La Chambre de commerce est d'avis qu'il s'agit d'une injustice au point de vue économique et elle ne peut comprendre le raisonnement car ils prétendent que le trafic augmente au lieu de diminuer, ce qui est une des raisons invoquées, et ils ne voudraient consulter que des fonctionnaires du National-Canadien pour discuter du problème avant qu'une décision ne soit prise.

M. MacMillan: Nous serons très heureux de nous prêter à cette consultation.

M. Marshall: Avant que la décision ne soit prise.

M. MacMillan: Sans aucun doute.

M. Marshall: C'est très bien, merci monsieur le président.

M. Howe: Monsieur le président, cette discussion à propos des wagons, dans l'Ouest du Canada m'a beaucoup intéressé. Évidemment je ne viens pas de l'Ouest. J'ai entendu des rumeurs qui veulent qu'une bonne partie de notre matériel se trouve aux États-Unis, et qu'il est parfois difficile de la récupérer. Éprouvez-vous encore des difficultés à ce sujet?

M. MacMillan: Oui cela nous a causé beaucoup d'ennuis surtout à deux reprises depuis six mois. D'abord lorsque le temps était très mauvais. Le mouvement du bois et d'autres produits forestiers vers le Sud s'est arrêté. Ce qui fit que le retour des wagons a été considérablement retardé.

Puis lors de la grève dans les ports de l'Atlantique, le trafic se dirigeant normalement vers les ports américains a été dévié vers Halifax, les marchandises chargées dans nos wagons et transportées vers le sud, de sorte qu'une grosse quantité de matériel roulant se trouvait aux États-Unis. A un moment donné, il y avait plus de 4,000 unités de plus que la normale. Nous nous sommes efforcés de les récupérer. Un mois plus tard, le matériel commençait à s'acheminer vers le

[Text]

stands today. My guess is that it is pretty well back into the normal balance. Do you have any information, Mr. Bowra?

Mr. Bowra: Well, as far as I know right now, we are in what we would call normal balance.

Mr. Howe: What is normal balance? Whose favour is that in?

Mr. Bowra: Well at any point in time there are many more Canadian boxcars in the United States than there are American boxcars in Canada. This results primarily from the fact that both the railways carry very heavy tonnages of newsprint and wood pulp south, and also out of the interior of British Columbia there is a very heavy movement of lumber into the United States.

Mr. Howe: What type of agreement is there between the United States and Canada with regard to rental of these cars? Is there rental, or is it only reciprocal. You have one, and I have one.

Mr. MacMillan: It is on a *per diem* basis, what we call *per diem*. This applies between all railways when one of our cars goes into the possession of an American carrier at the border. Then from that day until we receive the car back at some point on the Canadian National, some United States carrier will pay us a predetermined amount per day per car, and the amount varies in accordance with the type of car. But I might add as an aside that we do not receive, by way of payment under the *per diem*, enough money to make it a good investment. Therefore we are always eager to get our cars back again.

Mr. Howe: In other words, you have an unfair trade balance with them?

Mr. MacMillan: That is correct.

Mr. Howe: There has been what many people consider a large increase in freight rates in the last two years. To what do you think this is attributable?

Mr. MacMillan: The increase in freight rates?

Mr. Howe: Yes.

Mr. MacMillan: It is attributable to the need to increase the revenues of the Canadian

[Interpretation]

Canada. Je voudrais demander à monsieur Bowra ce qu'il en est aujourd'hui; si cela revient à la normale. Pouvez-vous nous éclairer là-dessus, monsieur Bowra?

M. Bowra: A ma connaissance, la situation est ce que l'on pourrait appeler normale.

M. Howe: Que considérez-vous comme étant un équilibre normal? Qui en est-il favorisé?

M. Bowra: A un moment donné, il y a toujours plus de wagons canadiens aux États-Unis que de wagons américains au Canada. Cela tient surtout au fait que les deux chemins de fer exportent un très gros tonnage de papier journal et de pâte à papier vers le sud, et aussi au fait qu'il y a, de l'intérieur de la Colombie-Britannique, un mouvement très important de bois d'œuvre vers les États-Unis.

M. Howe: Quel genre d'entente y a-t-il entre les États-Unis et le Canada relativement à la location de ces wagons? Faut-il payer la location, ou s'agit-il seulement d'une entente réciproque: un pour vous, un pour nous.

M. MacMillan: C'est fait sur une base quotidienne. Cela s'applique à tous les chemins de fer lorsque l'un de nos wagons passe aux mains d'une compagnie de transports américaine à la frontière. De ce jour au jour où le wagon nous revient sur l'une des lignes du National-Canadien, une compagnie de transports américaine nous verse une somme fixée à l'avance par jour et par wagon, et qui varie selon le type de wagon dont il s'agit. Mais je pourrais ajouter, en passant, que nous ne recevons pas assez d'argent, sur cette base quotidienne, pour que ce soit un bon investissement. Par conséquent, nous essayons toujours de récupérer nos wagons dès que possible.

M. Howe: En d'autres termes, votre balance commerciale dans ce domaine est défavorable?

M. MacMillan: C'est exact.

M. Howe: Il y a eu ce que beaucoup de gens estiment être une augmentation importante du tarif de transport des marchandises ces deux dernières années. A quoi pensez-vous que cela tienne?

M. MacMillan: L'augmentation du tarif de transport des marchandises?

M. Howe: Oui.

M. MacMillan: Cela tient à la nécessité d'augmenter les recettes des chemins de fer

[Texte]

railways. The costs of doing business have increased very substantially over the last two or three-year period.

Mr. Howe: The reduction in the amount of subsidy given to you by the government has an effect on it?

Mr. MacMillan: That is an element. It has an effect, yes, because our cash receipts in the case of Canadian National under that item are reduced by about \$8 million per annum.

Mr. Howe: Of course this is a question that we discussed when the Transport Bill was before the Committee, the fact that phasing out of the subsidies was going to be another upward pressure on the cost of living in Canada, and this has proven to be true, because you will agree that this phasing out has added to some of the costs of operation for the railroads? Is this not true?

Mr. MacMillan: Yes, that is true, but after all the railways are in the same press as any other business in Canada faced with rising costs. It is a fact that as the subsidy is reduced it creates a void, a new void which we have to fill if we are going to do the best job we can.

Mr. Howe: Freight rates and express rates have a tremendous impact on the cost of living for people in Canada.

Mr. MacMillan: They do in some items, but not nearly as great as one is inclined to believe in all items. The freight cost of some items is a major component of cost. But it goes without saying that the freight cost is a component in the price of anything that has to be transported, whether by rail or highway.

Mr. Howe: Of course, increased freight rates are reflected in increased trucking costs, and all other modes of transport generally follow the railroads in an upward scaling of their rates, do they not?

Mr. MacMillan: Yes, but in a couple of instances the position has been reversed where the railways have followed the truck rates up.

Mr. Howe: That is where there is competition, but there are many areas where there is no competition.

[Interprétation]

canadiens. Les coûts de l'exploitation ont beaucoup augmenté ces deux ou trois dernières années.

M. Howe: Est-ce que la réduction des subventions que vous accorde le gouvernement a une influence là-dessus.

M. MacMillan: C'est l'un des facteurs. Oui, cela a une influence, car nos recettes en argent comptant à ce chapitre sont réduites, dans le cas du National-Canadien d'environ 8 millions de dollars par an.

M. Howe: Évidemment, c'est une question que nous avons étudiée lorsque le Comité était saisi du projet de loi relatif aux transports: le fait que la suppression progressive des subventions allait encore faire augmenter le coût de la vie au Canada. Et cela s'est avéré le cas, car vous admettez que ce retrait des subventions a fait augmenter certains des frais d'exploitation des chemins de fer. N'est-ce pas vrai?

M. MacMillan: Si, c'est vrai. Mais, après tout, les chemins de fer sont dans la même mauvaise passe que toute autre entreprise au Canada qui doit faire face à l'augmentation des coûts. C'est un fait que lorsque les subventions diminuent, cela crée une nouvelle lacune qu'il nous faut combler si nous voulons faire le meilleur travail possible.

M. Howe: Le tarif de transport des marchandises et le tarif des messageries ont une influence énorme sur le coût de la vie au Canada.

M. MacMillan: Pour certaines choses, oui, mais ce n'est pas toujours aussi important que l'on est porté à le croire. Dans certains cas, le coût du transport est un facteur important dans le prix. Mais il va sans dire que le coût du transport est un élément dans le prix de tout ce qui doit être transporté, que ce soit par chemin de fer ou par route.

M. Howe: Bien entendu, l'augmentation du tarif de transport des marchandises par chemin de fer se reflète dans une augmentation du tarif des entreprises de camionnage, et, de façon générale, tous les autres modes de transport suivent les chemins de fer en augmentant leur tarif, n'est-ce pas?

M. MacMillan: Oui, mais dans un ou deux cas, c'est le contraire qui s'est produit, et les chemins de fer ont augmenté leur tarif pour suivre l'exemple des entreprises de camionnage.

M. Howe: C'est ce qui se fait lorsqu'il y a concurrence, mais il y a bien des domaines où il n'y a pas de concurrence.

[Text]

Mr. MacMillan: Well, there are not very many left.

Mr. Howe: With regard to freight services, I am interested in how much you go after business in the freight field. I have a particular point in mind in connection with the development that is taking place up on Lake Huron near Douglas Point where there is a new nuclear power development and a heavy water plant is going in there. I understand that there is a tremendous amount of gravel going to be required, and I have heard that probably the CNR could handle it, but they are not too interested in it. Do any of your people know anything about this?

Mr. MacMillan: I think it is quite incorrect to say we are not interested in it. We may not be able to get it at a price which we shall have to charge to return a new dollar for an old dollar, and from that it might be alleged that we are not interested in it, but that is not a fact. We move enormous quantities of gravel and sand and crushed rock. And we have to make these movements at prices which are going to meet the tests of the market place. I am not familiar with the present status of that particular movement at all, but I am sure those are the considerations.

Mr. Howe: I am particularly interested in it because that is in my area of living, and it would certainly make more work and more employment for the people in that area. You could use unit trains in this movement, could you not?

Mr. MacMillan: We do use unit trains.

Mr. Howe: For this type of operation?

Mr. MacMillan: Yes we do, for rock, gravel and sand. And by so doing we are able to reduce our costs.

Mr. Howe: Yes, I understand that from the evidence in your report. I was rather interested in another subject here, and that is the land bridge from the East coast to the West Coast that you mention. We always understood that water transport was the cheapest transport in the world. Can you compete with the freighters that go around by the Panama Canal. Of course you can do it a lot faster, and I suppose there is a certain amount of freight that can take that slow leisurely way around. Are you getting business away from these people?

Mr. MacMillan: Well there is no organized land bridge operation in the broadest sense of

[Interpretation]

M. MacMillan: Vous savez, il n'en reste pas beaucoup.

M. Howe: Au sujet des services de transport des marchandises, j'aimerais savoir dans quelle mesure vous cherchez des clients. Je songe tout particulièrement au cas des travaux qui se font au lac Huron, près de Douglas Point, où il y a une nouvelle centrale d'énergie nucléaire, et où l'on construit une usine hydroélectrique. On va avoir besoin, semble-t-il, d'une quantité énorme de gravier, et j'ai entendu dire que le National-Canadien pourrait transporter ce gravier, mais que cela ne l'intéresse pas outre mesure. Certains de vos collaborateurs sont-ils au courant de cette question?

M. MacMillan: A mon avis, il est tout à fait faux que cela ne nous intéresse pas. Nous ne pourrions peut-être pas l'obtenir à un assez bon prix pour rentrer dans nos frais, et cela peut laisser entendre que la chose ne nous intéresse pas, mais ce n'est pas un fait. Nous transportons énormément de gravier, de sable et de cailloux. Et il nous faut faire ce transport à des prix qui nous permettent de soutenir la concurrence. Dans ce cas particulier, je ne connais pas du tout l'état actuel de la question, mais je suis certain que c'est là ce dont on doit tenir compte.

M. Howe: Cette question m'intéresse tout particulièrement, car il s'agit de la région où j'habite, et je sais que cela donnerait certainement plus de travail et plus d'emplois aux gens de la région. On pourrait utiliser des trains-unités pour ce transport, n'est-ce pas?

M. MacMillan: C'est ce que nous utilisons.

M. Howe: Pour ce genre de transport?

M. MacMillan: Oui, pour la terre, le sable et les roches. Et cela nous permet de réduire nos frais.

M. Howe: Oui, je comprends cela d'après votre rapport: il y a une autre question qui m'intéresse; je veux parler de la traversée directe par voie de terre de la côte Est à la côte Ouest dont vous faites mention. On avait toujours pensé que le transport par voie navigable était le moins cher qui soit. Pouvez-vous soutenir la concurrence des compagnies de transport qui font le tour par le canal de Panama? Bien sûr, vous pouvez aller beaucoup plus vite, mais je suppose que pour certaines marchandises, cette longue route lente convient. Enlevez-vous des clients à ces compagnies de transport?

M. MacMillan: Il n'y a pas encore, à l'heure actuelle, de transport direct par voie de terre

[Texte]

the word today. But in terms of the opportunities, one must recall that the freight moved by ship requires the concentration of a very substantial amount of cargo. The railway on the other hand can move much smaller amounts either in a land bridge operation or of one single commodity, or a combination. The ability to move smaller quantities, of course, goes to the very root of the wholesaling cost of collecting cargo at the point of origin and the cost of disposition of cargo at the destination. These are real costs and they are part and parcel of the global costs of transportation. We do not have those because of our ability to move smaller quantities and get away from warehousing at either end.

In addition to that, we think that probably the shipment of containers, for example across the Pacific, moving across Canada, and then being trans-shipped across the Atlantic will provide an opportunity in this field that has not presented itself before. We are very much interested in the land bridge operation, and I think you are quite familiar with its potential.

Mr. Howe: Is there anything you cannot carry in container? I suppose there are many things that can be carried.

• 1720

Mr. MacMillan: You can move almost any manufactured article in containers. They do not lend themselves to many bulk movements. We do not see any immediate economies in terms of grain in containers. Not in that context, nor for example, gravel and other bulk commodities. But certainly any type of manufactured packaged goods can be moved by container and are being moved by container.

Mr. Howe: Perishables and foods?

Mr. MacMillan: Yes, indeed. We have containers which are heated to prevent them from freezing. We also have containers which have refrigeration capability to keep them frozen, or at non-perishable temperatures.

Mr. Howe: Getting back to my first question with regard to the gravel at Douglas Corners. I sincerely hope that the railroad will make every effort to get that contract to move that...

[Interprétation]

à proprement parler. Mais pour ce qui est des possibilités, il ne faut pas oublier que le transport de marchandises par navire nécessite le regroupement d'une cargaison très importante. Par contre, les chemins de fer peuvent transporter des quantités beaucoup plus petites, soit par transport direct par voie de terre, soit d'une denrée unique, soit d'une combinaison. La possibilité de transporter de plus petites quantités, bien sûr, attaque à la base le coût de gros du ramassage de la cargaison au point d'origine et celui de la livraison de la cargaison à destination. Ce sont là des coûts réels, qui sont partie intégrante du coût global des transports. Nous n'avons pas ces frais-là, car nous pouvons transporter de plus petites quantités et éviter les entrepôts aux deux bouts.

De plus, nous estimons que l'expédition de cadres, à travers le Pacifique, par exemple, puis leur transport à travers le Canada et leur réexpédition à travers l'Atlantique offriront dans ce domaine des possibilités qui n'existaient pas auparavant. Nous nous intéressons énormément au transport direct par voie de terre, dont vous connaissez bien, je crois, les énormes possibilités.

M. Howe: Y a-t-il des produits que l'on ne peut transporter dans ces cadres? Je suppose que l'on peut transporter toutes sortes de choses.

M. MacMillan: On peut transporter dans des cadres pour ainsi dire n'importe quel objet manufacturé. Mais les cadres ne se prêtent pas très bien au transport de marchandises en vrac. Nous ne voyons pas, dans l'immédiat, de possibilité de réaliser des économies en transportant des céréales par cadres, ni, par exemple, du gravier ou d'autres marchandises en vrac. Mais, assurément, n'importe quel genre de produit manufacturé emballé peut être, et est, d'ailleurs, transporté par cadres.

M. Howe: Même des denrées périssables?

M. MacMillan: Oui. Nous avons des cadres chauffés pour empêcher la marchandise de geler. Nous avons aussi des cadres réfrigérés pour conserver la marchandise congelée, ou à des températures auxquelles elle ne risque pas de se gâter.

M. Howe: Pour revenir à ma première question au sujet du gravier de Douglas Corners, j'espère que les chemins de fer essaieront d'obtenir le contrat pour le transport.

[Text]

Mr. MacMillan: I shall prompt our industrial development people to do so.

Mr. Howe: Thank you.

Mr. McGrath: Mr. Chairman, may I interrupt proceedings to make a motion?

An hon. Member: There are more people who want to ask questions.

Mr. McGrath: I am allowed to make a motion and I am going to move a motion.

Mr. Chairman, I move that this Committee be disbanded as the refusal of the government to accept the unanimous recommendations contained in the Committee's Fifth Report constitutes a vote of no confidence in the members of this Committee.

The Chairman: Let us see your motion.

Mr. Rock: Mr. Chairman, this is completely out of order because we are in the process of hearing witnesses and this has nothing whatsoever to do with what we are hearing now. In this case, Mr. Chairman, you ought to rule that out of order for the time being.

Mr. McGrath: I am surprised at asking questions regarding CN passenger service in Newfoundland and that is what prompts my motion.

Mr. Émard: I think that is very unfair. You have talked more than anyone else on this Committee.

Mr. McGrath: I will await the ruling of the Chairman.

Mr. Émard: I do not see why we should break up to hear a motion. I have three or four questions.

Mr. Rock: Other members have questions.

The Chairman: Really, Mr. McGrath, I think it is unfair for the other members...

Mr. McGrath: I am not interested in whether it is unfair or not...

The Chairman: Order. After all, I am the Chairman and I think I have a right to say a word.

I have given you the floor and I have five opposition members waiting to speak. I was criticized this afternoon because I did not give the floor to any Liberal members and let you people talk. Now I have Mr. Rock, Mr. Émard and Mr. Trudel who wish to speak.

Mr. Horner: I have not had a chance yet.

[Interpretation]

M. MacMillan: Je ferais étudier la question par notre personnel du développement industriel.

M. Howe: Merci.

M. McGrath: Monsieur le président, puis-je vous interrompre pour présenter une motion?

Une voix: D'autres veulent poser des questions.

M. McGrath: J'ai le droit de présenter une motion et je vais le faire.

Monsieur le président, je demande qu'on dissolve le Comité puisque le gouvernement a rejeté les recommandations unanimes contenues dans le rapport no. 5, c'est donc un vote de non confiance dans le Comité.

Le président: Montrez-moi votre motion.

M. Rock: Nous écoutons des témoins, cela n'a aucun rapport avec le sujet, vous devez, monsieur le président, déclarer que cela s'oppose au Règlement.

M. McGrath: Je suis surpris par les questions relatives au service de passagers du CN à Terre-Neuve et c'est ce qui a entraîné ma motion.

M. Émard: C'est injuste, vous avez parlé plus que n'importe qui dans ce Comité.

M. McGrath: Je vais attendre la décision du Président.

M. Émard: Je ne vois pas pourquoi il faudrait s'interrompre pour écouter cette motion. J'ai des questions à poser.

M. Rock: D'autres ont des questions.

Le président: M. McGrath, je pense que c'est injuste pour les autres...

M. McGrath: Que ce soit injuste ou non ne m'intéresse pas...

Le président: Je suis le président, j'ai donc droit de parole, je vous ai laissé parler et il y a cinq membres de l'opposition qui attendent leur tour. J'ai été critiqué cet après-midi parce que je n'avais pas donné la parole aux libéraux. Je vous ai laissé parler, maintenant il y a M. Rock, M. Émard et M. Trudel qui veulent parler.

M. Horner: Je n'ai pas encore eu l'occasion de dire un mot.

[Texte]

The Chairman: Yes, Mr. Horner, you are the first one on the list.

Mr. McGrath: Mr. Chairman, I have been deprived of my right to ask questions in a certain area...

The Chairman: No, you were not deprived; you are out of order.

Mr. McGrath: And as a consequence, I moved that motion...

Some hon. Members: Put the question.

The Chairman: Clerk, would you read the question please.

The Clerk of the Committee: Moved by Mr. McGrath that this Committee be disbanded as the refusal of the government to accept the unanimous recommendation contained in the Committee's Fifth Report constitutes a vote of no confidence in the members of this Committee.

An hon. Member: It is out of order.

Mr. McGrath: That is not out of order. It is clearly in order.

The Chairman: Mr. Trudel, did you want to speak to a point of order.

Mr. Trudel: Mr. Chairman, I think that you have given a ruling this afternoon on this specific motion that is being put forth under another topic. Having in mind your ruling, I think this Committee should continue hearing the witnesses who are before us.

The Chairman: It is the same question which you are repeating, Mr. McGrath, so I rule it out of order. Mr. Horner.

Mr. McGrath: Mr. Chairman...

The Chairman: My decision is not debatable.

Mr. McGrath: All right, Mr. Chairman. I appeal your ruling.

The Chairman: You appeal my ruling.

Mr. McGrath: I appeal your ruling. That is not debatable, is it, Mr. Givens?

Mr. Givens: It is up to the Committee. I am *amicus curiae* as far as the Committee is concerned.

Mr. McGrath: That same motion was moved in the House and it was not out of order. It is now on the Order Paper. I would remind you of that.

[Interprétation]

Le président: Oui, M. Horner vous êtes le premier sur la liste.

M. McGrath: Monsieur le président on m'a privé de mon droit de poser des questions dans certains domaines...

Le président: Non vous n'avez pas été privé de votre droit, votre demande est irrecevable.

M. McGrath: C'est pourquoi je présente cette motion.

Des voix: Finissons-en, lisons cette motion.

Le président: Greffier voulez-vous lire la motion.

Le greffier du Comité: Proposé par M. McGrath, que le Comité soit dissout puisque le gouvernement refuse la recommandation unanime contenue dans le cinquième rapport du Comité. Cela constitue un vote de non confiance à l'égard des membres du Comité.

Une voix: C'est irrecevable.

M. McGrath: C'est tout à fait recevable.

Le président: M. Trudel, est-ce un point de règlement.

M. Trudel: Monsieur le président, je pense que vous avez statué cet après-midi sur cette motion qui est présentée sous une autre rubrique, vous avez statué et je pense qu'il faudrait continuer à entendre les témoins qui sont ici.

Le président: C'est encore la même question, M. McGrath, je la déclare irrecevable.

M. McGrath: M. le président...

Le président: Ma décision n'est pas à débattre.

M. McGrath: Parfait, monsieur le président, j'appelle votre décision.

Le président: Vous faites appel.

M. McGrath: Je fait appel. Ce n'est pas à débattre n'est-ce pas M. Givens?

M. Givens: Ça regarde le Comité. Et dans cette situation je suis *amicus curiae*.

M. McGrath: La même motion a été présentée à la Chambre, elle est maintenant au *Feuilleton*. Je vous le rappelle.

[Text]

• 1725

The Chairman: You ask the house leader in the House.

Mr. McGrath: There is an amendment to our Fifth Report which is the same in substance as that moved by Mr. Knowles and it has been ruled in order.

Mr. Givens: Mr. Chairman, you have ruled. Shall the ruling of the Chair be sustained?

The Chairman: Those in favour?
Those against?

I declare my ruling upheld.

Mr. McGrath: Mr. Chairman, I would like to...

An hon. Member: Let us get on.

The Chairman: Mr. Horner.

Mr. Horner: Thank you, Mr. Chairman. I have a number of questions which I would like to direct to the CNR with regard to the grain handling first.

Mr. Chairman, we have been sitting since 9.30 a.m. and while I do not really want to complain I cannot help but bring it to your attention that freight car handling and freight handling has been held up all morning and all afternoon, and the first person you recognized to question the CNR on this was not even a member of the Committee. As I say, I do not really mean to complain too loudly about it but I would not want to see it happen too many times in the future. Members of the Committee have been sitting here since 9.30 this morning. I did not go to the Agriculture Committee, which I wanted to do; I forewent that right, and a member, who is not a member of the Committee, walks in here and is the first man up to ask questions. I do not think that practice should be continued in the future. That is the only reason I am pointing it out to you now.

The Chairman: The reason that I gave him the floor this afternoon was because he was here this morning.

Mr. Horner: No, he was not. He was in the Agriculture Committee this morning.

The Chairman: He was here for a while.

Mr. Horner: He was here for a while but where is he now? The members of this Committee have to maintain the quorum and they should have priority in that regard. That is all I point out now.

I would like to direct a question to Mr. MacMillan with regard to the block system of

[Interpretation]

Le président: Demandez au leader de la Chambre.

M. McGrath: Il y a un amendement à notre cinquième rapport, c'est la même chose que ce qui a été présenté par M. Knowles et cela a été considéré recevable.

M. Givens: M. le président, vous avez tranché. Adhérons-nous à la décision du président?

Le président: Ceux qui m'appuient? Ceux qui s'opposent à ma décision?

Alors la décision est maintenue.

M. McGrath: Monsieur le président, je voudrais...

Une voix: Laissez-nous continuer.

Le président: M. Horner.

M. Horner: J'ai un certain nombre de questions à poser au CN au sujet de la manutention du grain d'abord. Monsieur le président, nous sommes ici depuis 9 heures et demie ce matin, je ne veux pas me plaindre, mais je ne peux m'empêcher de vous signaler que la manutention des wagons et des marchandises a été reportée toute la matinée et toute l'après-midi et la première personne à qui vous avez donné la parole n'était pas même membre du Comité. Je ne veux pas me plaindre trop mais je ne voudrais pas que cela se reproduise trop souvent à l'avenir. Les membres du Comité sont ici depuis 9 heures et demie ce matin. Je ne suis pas allé au Comité de l'Agriculture comme je l'avais prévu et quelqu'un rentre ici sans même être membre et il a la parole tout de suite. Je pense qu'il faudra cesser cette pratique. C'est la seule raison pour laquelle je le dis maintenant.

Le président: Il était ici ce matin, c'est pourquoi je lui ai donné la parole.

M. Horner: Non, il n'était pas ici, il était au Comité de l'Agriculture.

Le président: Il a été ici un moment.

M. Horner: Où est-il maintenant? Il faut maintenir le quorum, les membres du comité devrait donc avoir la priorité.

Maintenant je voudrais poser ma question à M. MacMillan au sujet de la manutention du

[Texte]

handling grain. How do you foresee it operating? I understand there are three trial areas that are now going to be operated under that system.

Would you like me to explain it a little further?

Mr. MacMillan: No, no. I know what it is. I am just trying to resolve whether I should ask Mr. Bowra to answer that, he having been very much involved in it. I have an opinion about it myself but perhaps he would like to express his. Mr. Bowra?

Mr. Bowra: Are you raising the question as to what is being done right now with respect to the block system?

Mr. Horner: No, I want your version as to how actually it is going to work in the movement of grain. In other words, all points within the block would automatically go on the same quota; they would be going to one quota, then two quota, all within the same block area. If that does happen, then will a permit holder delivering grain to point No. 4 on that line or in that block area, supposing point No. 4 is loaded with grain and has been loaded with grain for quite some time, automatically be given the right to move his delivery point to point No. 1 which has room? This is what I want to know. I want to know actually how it is going to work.

Mr. MacMillan: If I might just begin the discussion by saying that I do not think they have really resolved questions like that. I think the point of beginning is that a test has to be made to see whether or not the grain could be handled more expeditiously really without regard to the quota system. They have taken territories and the intentions are to have an elevator or elevators on the railway subdivision cleaned out; move the rolling stock in and take out everything they have on hand at a given time.

Mr. Horner: You mean you are going to empty those elevators?

Mr. MacMillan: Yes. When it was discussed in my presence that was the objective, and by so doing to very much accelerate the railway movement and at the same time, at the other end, accelerate the offloading of cars and the backhaul so that you put in...

Mr. Horner: That is your version as to how it is going to work. How will the rest of the country be kept relatively in comparison...

• 1730

Mr. MacMillan: Yes, that is the logical question. I would not presume to say that

[Interprétation]

grain. Comment envisagez-vous de procéder? J'ai cru comprendre qu'il y avait des régions où le système était à l'essai. Pouvez-vous expliquer?

M. MacMillan: Je pense que je vais demander à M. Bowra de donner son opinion. J'ai mon idée, mais je pense qu'il vaut mieux que je demande à M. Bowra.

M. Bowra: Vous voulez savoir ce que nous faisons maintenant?

M. Horner: Non, je veux savoir comment cela fonctionnera pour le mouvement du grain? Tous les points à l'intérieur d'un bloc auront le même quota? Dans ce cas, un détenteur de permis qui livre le grain au point no. 4, par exemple, sur cette ligne, en supposant que le point no. 4 est plein de grain depuis longtemps, aura-t-il automatiquement le droit de livrer son grain au point no. 1 qui a de la place? C'est cela que je veux savoir. Je veux savoir comment cela fonctionnera.

M. MacMillan: D'abord je peux entamer la discussion en disant que ce n'est pas exactement comme ça. Il faut savoir si le grain peut être manutentionné d'une façon plus efficace sans tenir compte des quotas. On a défini des territoires et on a l'intention d'avoir un ou des élévateurs vidés aux subdivisions de chemins de fer; le matériel roulant arrive et enlève tout ce qu'il y a à un moment donné.

M. Horner: Vous allez vider ces élévateurs?

M. MacMillan: Oui. C'était l'objectif. Ainsi on pourra de beaucoup accélérer le mouvement des chemins de fer et d'autre part, on pourra accélérer le déchargement des wagons et donc...

M. Horner: C'est votre version des faits. Comment le reste du pays agira-t-il par comparaison...

M. MacMillan: C'est une question intéressante. Je ne voudrais pas préjuger de la ques-

[Text]

there has been any judgment about all of this but inherent in it is the need to look after the farmers contiguous to lines on which elevators are not being serviced; therefore, there has to be machinery devised whereby they are put in funds while the grain is still on their own land. In other words there would be the possibility of advance payments and, again, I say I am not. . .

Mr. Horner: I am thunderstruck that it has not been worked out to a great degree, to be quite frank with you. I wish I was living in one of these block areas because they are going to get the preferred treatment. They are going to come out having received the preferred treatment. Railroads are going to say, "we handled the grain much better". The farmers are going to be happy; the railroads are going to be happy and naturally you are going to say, "Boy, this is a system". It does not really prove a thing because those block areas are going to get more grain cars and in getting more grain cars more storage space; therefore, more grain will move off the farmers' fields in those areas, but if they were taking a whole area they could not possibly do it.

Mr. MacMillan: I am talking about the theory Mr. Horner. The theory would contemplate that as the season advances then the blocks would be moved and everybody would be in a block at some point in time.

Mr. Horner: All right, then let us project that idea. The blocks would then have to be, throughout the winter months, in the Province of Alberta, because if the Lakehead goes into freeze-up full of grain you are not going to move any grain out of Manitoba and Saskatchewan, or Eastern Saskatchewan as was the case this last winter.

Mr. MacMillan: No, we moved Eastern Saskatchewan grain West; some of it.

Mr. Horner: Some of it, yes, but the block system then would eventually get around to starting, really, or moving throughout the winter months in the Province of Alberta?

Mr. MacMillan: It could be.

Mr. Horner: I do not think it will be. I cannot see how when you have one block up in The Pas, Manitoba, or Dauphin, Manitoba. I cannot see that.

Mr. MacMillan: Yes, of course, I think I have to say that the answers I have given you, at the moment, are my understanding of the theory.

[Interpretation]

tion, mais il me semble qu'on s'occupe des agriculteurs dans les régions où les éleveurs ne sont pas desservis, il faut qu'il y ait des machines de prévues pour qu'ils puissent recevoir des fonds alors que le grain est toujours sur leur terre. Il faudrait donc que des avances leurs soient consenties. . .

M. Horner: Je suis stupéfait que ce n'est pas été étudié plus à fond pour être franc. Ces gens qui habitent dans ces régions vont recevoir des traitements préférentiels, ils vont avoir reçu le traitement préférentiel. Les chemins de fer prétendront qu'ils ont agi de façon beaucoup plus efficace. Les agriculteurs seront contents et vous direz que c'est votre système qui fonctionne mieux. Mais ça ne prouve rien, ces régions recevront plus de wagons et par suite auront plus de place, mais ça ne peut s'étendre à toute une région.

M. MacMillan: Je parle de la théorie M. Horner. La théorie qui est à la base de cela c'est qu'avec le temps les blocs changent de place et chaque personne fera partie d'un bloc à un moment ou l'autre.

M. Horner: Allons encore un peu plus loin. Il faudrait commencer quelque part en Alberta, par exemple, car si l'eau à la tête des Lacs se met à geler, vous ne pouvez transporter de céréales de l'est de la Saskatchewan comme cet hiver.

M. MacMillan: Nous l'avons expédié vers l'Ouest. En partie.

M. Horner: En partie oui, mais votre système de compartimentation exigerait de commencer au cours des mois d'hiver en Alberta.

M. MacMillan: Peut-être.

M. Horner: Je ne pense pas que ce sera le cas. Je ne vois vraiment pas comment on peut établir une section dans la région de The Pas ou Dauphin au Manitoba.

M. MacMillan: Les réponses que je vous ai données sont mon interprétation de cette théorie.

[Texte]

Mr. Horner: I think that is all they are.

Mr. MacMillan: We do not determine these questions, but it is a subject in which I have a great interest and I would be delighted to pursue it with you.

Mr. Horner: I have been trying to find out how it would benefit the total grain movement. I think you are well aware of the deplorable conditions that have existed this past winter for some reason or another. I am not particularly absolving you people from any of the blame but I am not laying it all on your shoulders either.

Mr. MacMillan: We have come out of it pretty well, actually, as a company.

Mr. Horner: Then let me go a little further, let me put it this way, you believe that the block system will better lend itself to unit trains.

Mr. MacMillan: Yes, I do.

Mr. Horner: In a sense, this is what you are working on?

Mr. MacMillan: Yes, I do.

Mr. Horner: This I understood, but it really does not explain it too much more. Tell me, have you made any attempt to purchase new boxcars for the movement of this grain?

Mr. MacMillan: No, we have not purchased any box cars for the express purpose of moving grain. We have under development with one of the car builders at the present time a car of the type that you are talking about. I frankly do not think it should be a box car. I think it should be a big covered hopper, a big metal tank, if you wish.

Mr. Horner: You have it under discussion?

Mr. MacMillan: Yes.

Mr. Horner: But you have not made any steps towards this?

Mr. MacMillan: No.

Mr. Horner: In this block system or in the three block experimental area are the elevators equipped to handle a big hopper-type car which you think would make up your unit trains in a year and a half.

Mr. MacMillan: No, but you may know that periodically we have experimented with the use of large covered hoppers, but not of the size that I am talking about at the moment.

Mr. Horner: Could you give the Committee an idea of the size you are talking about?

[Interprétation]

M. Horner: Je pense que c'est tout ce qu'elles sont.

M. MacMillan: C'est un sujet auquel je m'intéresse beaucoup, je serais très heureux d'en discuter davantage avec vous.

M. Horner: J'ai cherché à découvrir comment ceci va profiter à l'ensemble du transport des céréales. Vous connaissez assez bien les conditions déplorables qui ont existé l'hiver dernier pour une raison ou pour une autre. Je ne peux pas vous absoudre de toutes responsabilités, mais je ne veux pas non plus tout mettre sur vos épaules.

M. MacMillan: Je crois que nous nous en sommes assez bien tirés.

M. Horner: Je vais aller encore un peu plus loin. Vous croyez que le système de compartimentation va se prêter mieux aux unités ferroviaires?

M. MacMillan: Oui je crois.

M. Horner: En un sens c'est ce que vous essayez?

M. McMillan: Oui.

M. Horner: Ça n'explique pas grand'chose. Avez-vous pris des précautions, avez-vous acheté plus de wagons afin de transporter les céréales?

M. McMillan: Non, nous n'avons pas acheté de wagons à cette fin, nous étudions une autre sorte de wagon. Je crois que ça devrait être plutôt une grande trémie couverte, un grand réservoir de métal si vous voulez.

M. Horner: Vous êtes à discuter de cela?

M. MacMillan: Oui.

M. Horner: Mais vous n'avez rien fait?

M. McMillan: Non.

M. Horner: Pour ce qui est de votre système de train-bloc, les élévateurs sont-ils en mesure de servir ces wagons-trémies dont vous voulez vous équiper?

M. MacMillan: Non, mais nous avons fait des expériences avec des wagons-trémis, pas des wagons de la dimension dont nous parlons à l'heure actuelle cependant.

M. Horner: De quelle dimension s'agit-il?

[Text]

Mr. MacMillan: It is something over 100 tons. We have used 100 ton cars and we have found that many of the elevator spouts are too low and they have had to raise them. They have been raised.

Mr. Horner: The Saskatchewan Wheat Pool stated they had raised practically all theirs, I think, last year.

Mr. MacMillan: Yes, they raised several for us to experiment with and they worked very well, but we think the ideal arrangement is really the largest hopper that we can get.

Mr. Horner: You have no difficulty in tunnels, and what have you, with the higher cars going through the mountains. This automatically puts a limit on them somewhere.

Mr. MacMillan: Yes, it does, but they would not offend the clearance restrictions.

Mr. Horner: In answer to Mr. Douglas' question you appeared uncertain about why the discrepancy builds up between one point and another. If there are four points on a railway line, each with Wheat Board car orders for five or six cars and you have only enough cars to give two to each elevator, instead of going to the trouble of dropping two off at each elevator, one elevator ends up getting five. This builds up a discrepancy in the quota system. I was led to believe, when questioning CPR officials at the divisional point in Moose Jaw, that to quite a large extent the decision is theirs. They really did not know why the engineer of the train dropped them off. Perhaps Mr. Turner could better answer this question, although he never served in the grain trade.

Mr. MacMillan: I think one of the problems is the one you mentioned. I think it also has to be stated that from time to time the Wheat Board has outstanding car orders for every country elevator, but they have a pressing need for particular kinds of grain, so we are asked to come to their aid by trying to collect as much of this grain as we can move it to Vancouver and/or the Lakehead as quickly as it is possible to do. In those instances, the fastest way for us to move grain off the subdivision is to drop as many cars at any point as we can, as many as they can handle. The limiting factors are the length of the elevator trackage and their ability to move and to load cars. That is reality; that is practicality. We had a crisis in No. 2 Northern this winter, do you remember?

[Interpretation]

M. MacMillan: Plus de 100 tonnes. Nous avons utilisé des wagons de 100 tonnes et nous avons constaté que les bouches des élévateurs sont trop basses, il faut les élever.

M. Horner: Le *Saskatchewan Wheat Pool* a fait savoir qu'il l'avait fait pratiquement entièrement l'an dernier.

M. MacMillan: Oui, ils en ont élevés certains pour nos expériences et ceci a bien fonctionné jusqu'ici, mais l'idéal serait de faire construire le wagon-trémie le plus grand possible.

M. Horner: Est-ce que vous avez des difficultés avec des tunnels? Il faut nécessairement établir une limite quelque part.

M. MacMillan: Oui, mais ils ne dépasseront pas les normes et restrictions prévues.

M. Horner: En réponse à la question de M. Douglas, vous avez semblé ne pas savoir exactement pourquoi il y a une différence entre un point et un autre. S'il y a quatre points le long d'une voie du chemin de fer, chacun avec des commandes en vue d'obtenir cinq ou six wagons et que vous n'en avez que deux pour chaque élévateur, au lieu de répartir ces commandes de façon équitable on prend cinq wagons pour un élévateur. Cela augmente les différences. En questionnant les officiels du CN à Moose Jaw, j'ai eu l'impression que la décision leur appartenait. Ils ne savaient pas toujours pourquoi on avait laissé les wagons à tel endroit plutôt qu'à un autre. M. Turner pourrait peut-être répondre à cela bien qu'il ne se soit jamais occupé du grain.

M. MacMillan: Je pense que vous avez mentionné un problème. Il faut dire aussi que de temps à autre la Commission canadienne du blé a des wagons excédentaires pour tous les élévateurs, mais dans certains cas elle a besoin d'un type de grain en particulier, et on nous demande de venir à leur aide et de tenter de ramasser le maximum de cette céréale le plus rapidement possible, et de la conduire à Vancouver ou au Lakehead. Dans un tel cas, le plus rapide est de laisser le plus grand nombre de wagons à un endroit donné. Les facteurs limitatifs sont la longueur de la voie à l'élévateur et les possibilités de chargement et de mouvement des wagons. C'est la réalité. Il y a eu une crise cet hiver dans la région Nord n° 2, vous rappelez-vous?

[Texte]

Mr. Horner: Yes, I know. There is another crisis building up the same way right now.

Mr. MacMillan: I know about that, too, but they have thousands of cars under load.

Mr. Horner: There are? I am pleased to hear that.

During the Agriculture Committee's trip out West here there seemed to be a general consensus in talking, I guess in talking to Wheat Pool officials particularly, that for a few years after the Report of the old Royal Commission on Distribution of Railway Box Cars under hon. John Bracken, the box car allotments improved and the Pool got more. It all goes back to the farmer having the basic right to deliver to an elevator of his choice. Now they do not know how the choices are being made with regard to the box car allotments and this, of course, has a derogatory effect with regard to quotas, too. Do you think the CNR can really bother itself with detailing box cars to given elevators?

In other words, should there not be a box car controller, somebody to supervise the allotment of these cars and to see that there are enough cars on the road at any one time to meet the grain commitments—and I am thinking particularly of Vancouver?

Mr. MacMillan: We found actually, Mr. Horner, that once or twice when we had a boxcar controller in the last 7 or 8 years I cannot remember the exact date—the system did not work any better. As a matter of fact, my own personal view is that it did not work as well as when the railways were controlling the allocations themselves and that is my honest view.

Mr. Horner: All right, I asked you for your view and you gave it to me.

What would you think about dropping off cars at elevators? What would you think of the making up even of a unit train in a block area? This must constitute the dropping off of a maximum numbers of cars at a series of points.

Mr. MacMillan: Yes, it does.

Mr. Horner: Would that constitute the dropping off of 5 cars, 10 cars what would you think it would be?

Mr. MacMillan: I think six is about as many as most elevators track will take.

[Interprétation]

M. Horner: Il y a une autre crise qui se prépare à l'heure actuelle.

M. MacMillan: Je le sais, mais il y a des milliers de wagons en chargement.

M. Horner: Il y a des milliers de wagons qui sont en voie de chargement?

Je suis heureux de l'apprendre. Lors du voyage du Comité de l'agriculture lorsque nous avons parlé aux fonctionnaires du pool, nous avons constaté qu'après le rapport de la vieille Commission Royale présidée par l'honorable John Bracken sur la distribution des wagons pendant plusieurs années la distribution des wagons a été plus équitable et l'agriculteur pouvait livrer son blé à l'élévateur de son choix. Maintenant on ne sait pas exactement comment le choix est fait, croyez-vous vraiment, vous, que le Canadien National prend la peine de distribuer les wagons aux divers élévateurs? Ne croyez-vous pas qu'il devrait y avoir un contrôleur chargé de la distribution des wagons?

Quelqu'un qui devrait veiller à ce que ces wagons soient acheminés à leur destination et qu'il y ait assez de wagons pour tenir compte de la demande et je pense en particulier à Vancouver?

M. MacMillan: Nous avons constaté de fait M. Horner, qu'une fois ou deux quand nous avions un contrôleur de wagon fermé au cours des sept ou huit dernières années, je ne peux pas me rappeler la date exacte nous avons constaté, dis-je, que la situation n'avait jamais été meilleure. De fait, à mon avis, cela allait aussi bien que lorsque les sociétés de chemins de fer contrôlaient la situation elles-mêmes. Et c'est mon point de vue en toute honnêteté.

M. Horner: Bien, je vous ai demandé votre point de vue et vous me l'avez donné.

Mais qu'est-ce que vous pensez lorsque on dépose des wagons près des élévateurs à grain? Qu'est-ce que vous pensez lorsqu'on compose un train homogène dans une certaine région? Cela veut dire qu'on va laisser un nombre maximum de wagons à certains points.

M. MacMillan: Oui, c'est juste.

M. Horner: Est-ce que cela constituerait le fait de laisser tomber 5, 10 wagons—Combien pensez-vous qu'on en laisse tomber?

M. MacMillan: Je crois qu'on en laisse six car c'est la capacité maximum d'un élévateur moyen.

[Text]

Mr. Horner: Six?**Mr. MacMillan:** I think so. That is a rough average. I am talking about the line elevators.**Mr. Horner:** What would be the total make-up of a unit train?**Mr. MacMillan:** About 100 cars.**Mr. Horner:** All right. I have just a few more quick questions on the grain trade itself.

In the 1967 report you say that grain movement on the CNR tracks was down 15 per cent. Again, in the 1968 report you say that there was a decrease in tonnage and revenues in grain due to a grain handlers strike, July 18 to Sept 13. You have had two successive years of reduced grain handling. Would this be the reason that in the year 1967-68 there was an increase in your debt—I am looking at page 40.

Mr. MacMillan: Oh, I should not think so. I do not think it is the latest on the cost of money.**Mr. Horner:** But on page 46, surplus over deficits, you went up to \$35 million and are now \$29 million, from a low of \$24 million, and I just wondered. I would suspect that the year 1966 you handled a lot of grain.**Mr. MacMillan:** I think that is right. There was a considerable amount of grain moved.**Mr. Horner:** Because of the huge Russian contract that year.**Mr. MacMillan:** Yes.**Mr. Horner:** Grain handling used to amount to 13 per cent of your freight revenue. Would this figure still be about right?**Mr. MacMillan:** We have the figure but I do not have it at my finger tip. I am told it is about 10 per cent.**Mr. Horner:** It has gone down. I will forego any further questions.**The Chairman:** Mr. Émard?**Mr. Horner:** Will you put me down on your list again?

• 1745

Mr. Émard: Mr. MacMillan, when your company decides to build an overpass or an underpass to eliminate railway crossings I

[Interpretation]

M. Horner: Six?**M. MacMillan:** Oui je crois. C'est une moyenne en gros. Je parle d'élevateurs situés le long des voies.**M. Horner:** Quelle serait la composition d'un train homogène?**M. MacMillan:** Environ 100 wagons.**M. Horner:** Quelques brèves questions au sujet du commerce des céréales? Je vois que dans le rapport de 1967, vous dites que le transport des céréales a baissé de 15 p. 100 et je constate que dans le rapport de 1968, vous dites que le tonnage a baissé à cause de la grève des débardeurs qui eut lieu du 18 juillet 68 au 13 septembre. Vous avez dit, donc, que pendant deux ans, le transport des céréales a baissé. Est-ce la raison pour laquelle, en 1967 et en 1968 il y a eu une augmentation de vos dettes? Je regarde la page 40.**M. MacMillan:** Non, je ne crois pas. Je crois que ce n'est pas à jour sur le coût des argents.**M. Horner:** A la page 46 vous noterez, un surplus par rapport aux déficits, vous en êtes arrivé à 35 millions de dollars et vous êtes maintenant à 29 millions de dollars, à partir d'un creux de 24 millions et je me posais des questions. Je suppose que durant 1966 vous avez eu en mains beaucoup de céréales.**M. MacMillan:** Je crois que c'est juste. Il y a eu un montant considérable de céréales qui ont été transportées.**M. Horner:** A cause de l'énorme contrat russe cette année-là.**M. MacMillan:** Oui.**M. Horner:** Autrefois le transport des céréales représentait 30 p. 100 de vos revenus. Est-ce que c'est toujours la même proportion?**M. MacMillan:** Nous avons ces chiffres mais je ne les ai pas en mains actuellement. A peu près, environ 10 p. 100 à présent, me dit-on.**M. Horner:** Le pourcentage a donc baissé. Je vais céder la parole à quelqu'un d'autre.**Le président:** Monsieur Émard?**M. Horner:** Veuillez inscrire mon nom sur votre liste pour plus tard.**M. Émard:** Monsieur MacMillan, lorsque votre société a décidé de construire un viaduc ou un tunnel pour éliminer un passage à

[Texte]

understand that the cost is shared—I have not the exact figure—80 per cent by the railways, 15 per cent by the province and 5 per cent by the municipality. Now that would be all right except for the fact that I believe there is a maximum amount of \$500,000 for the railways. Who establishes this maximum amount that the Canadian Transport Commission gives whenever they decide to build a railway?

Mr. MacMillan: Parliament established it, Mr. Énard. Parliament established that it would pay—and I mention this briefly this morning—an annual grade crossing fund which I think is of the order of magnitude of \$25 million, the Canadian Transport Commission administers the fund and there are limitations. It is a maximum of \$500,000 or 80 per cent of the costs. The railway committee of the Canadian Transport Commission makes the apportionment, handles all the details on how the remainder is to be put up and issues an order. We live under the terms of the order which they issue.

Mr. Nesbitt: Mr. Chairman, I have a point of order. Are we still on the section dealing with freight services?

The Chairman: Yes, we are.

Mr. Énard: When would you like me to ask these questions?

Mr. Nesbitt: I had a great many questions I would like to ask on other matters but it was my impression that we were going through the report, as was suggested earlier, by taking, first, financial and then freight services which we are now on, in order to keep some sort of order. It might be just as well if everybody had a turn, but it was my understanding as I said, that we were going to go through the report following the topical heads of financial review, then freight services and passenger services. If you want to do the other way, okay, but let us do it one way or the other.

Mr. Énard: If you want to stretch the matter, these freights go over the tunnel.

Mr. Nesbitt: Well I would suggest that you can stretch anything, Mr. Chairman. I do think that each member should have an opportunity to ask any question he likes right across the board, which I am quite agreeable to, or we follow the headings, as originally agreed.

Mr. Énard: I am agreeable to asking my questions at any time. I thought that it was

[Interprétation]

niveau, je crois que les frais sont partagés dans une proportion de 80 p. 100 par la compagnie de chemins de fer, 15 p. 100 par la province et 5 p. 100 par la municipalité. Ce serait raisonnable, mais il y a une somme maximum de \$500 milles dollars pour les chemins de fer. Je voudrais savoir qui fixe cette somme maximum que la Commission canadienne des transports donne lorsqu'on décide de construire un chemin de fer?

M. MacMillan: C'est le Parlement qui a établi ce maximum. Il a prévu qu'il verserait à chaque année des frais servant à la construction de passages à niveau. Le fonds total, c'est-à-dire 25 millions de dollars et la Commission canadienne des transports administre cette somme et il y a des limites. Ceci doit s'établir à 80 p. 100 des coûts ou à 500 mille dollars. Et le comité ferroviaire de la Commission canadienne des transports fait la répartition et détermine tous les détails en ce qui concerne le reste de cette somme. Elle présente un décret et nous nous en tenons aux conditions de ce décret.

M. Nesbitt: M. le président, j'en appelle au règlement. Sommes-nous à discuter toujours du transport des marchandises?

Le président: Oui nous le sommes.

M. Énard: Quand voulez-vous que je pose cette question.

M. Nesbitt: Il y a d'autres questions qu'on pourrait aborder sur d'autres sujets mais à mon avis je crois que nous devons étudier tout le rapport comme on l'a suggéré plus tôt en prenant d'abord les finances, puis les services de transport lesquels nous étudions présentement, afin de conserver un peu d'ordre. Ce serait bien si tout le monde avait son tour mais je croyais, comme je l'ai dit, nous allions étudier le rapport en suivant les titres de la revue financière puis les services de transport de marchandises et de passagers. Si vous voulez procéder différemment, très bien, mais faisons le d'une façon ou d'une autre.

M. Énard: Si vous voulez pousser la question à bout, ces trains de marchandises passent au-dessus du tunnel.

M. Nesbitt: Eh bien, je crois que vous pouvez allonger toute question M. le président. Je crois que chaque membre devrait avoir la chance de poser quelque question que ce soit à la Commission, ce qui me semble juste ou bien alors suivons les titres comme nous avons convenu de le faire tout d'abord.

M. Énard: J'accepte de poser les questions quand vous le voudrez, mais ce matin j'avais

[Text]

improper to ask questions pertaining to underpasses or overpasses this morning. If you would advise me as to when I should ask my questions, I certainly would be glad to cooperate.

Mr. Chairman: You could always come back on an item, Mr. Émard.

Mr. Émard: I have only two short questions. I think it would be easier to put them right now. How long ago was this maximum of \$500,000 established?

Mr. MacMillan: I would make a wild guess of five or six years ago.

Mr. Émard: It seems that the 80 per cent, with a maximum amount of \$500,000, is far from being realistic now. I am thinking of Dorion, where we had such a serious accident at one time and the province and the municipality found it very difficult to pay the balance. The cost of this tunnel was approximately \$2 million, so naturally \$500,000 out of \$2 million is a very small amount.

Mr. Rock: May I have a supplementary?

The Chairman: Let Mr. Émard finish.

Mr. Émard: Do you intend to advise the government to increase this proportion of \$500,000?

Mr. MacMillan: That would be a recommendation that would have to come from the CTC.

• 1750

Mr. Rock: Can I intervene, Mr. Chairman? I do not think Mr. Émard is aware of it but we had the Chairman of the CTC here and it came out in evidence that in respect of that crossing you mentioned and another crossing in the same area the CTC allowed \$1,500,000 for each.

Mr. MacMillan: The next one would be St. Charles Road.

Mr. Rock: Yes, it is.

Mr. MacMillan: Because it has virtually the same physical problems.

Mr. Rock: The only thing, Mr. Chairman, is that when this discussion was taking place the Chairman of the CTC was talking about St. Charles Road and I am not sure now which St. Charles Road he meant. Was it the one in Dorion or the one in Beaconsfield?

Mr. MacMillan: Beaconsfield—they have started.

[Interpretation]

pensé qu'il fallait poser des questions qui se rapportaient soit aux viaducs ou aux tunnels. Si vous voulez me dire quand je devrai poser mes questions, eh bien je me ferai un plaisir de collaborer avec vous.

Le président: Vous pouvez toujours revenir sur d'autres sujets, monsieur Émard.

M. Émard: Je n'ai que deux brèves questions. Il serait peut-être plus facile de le faire maintenant. D'abord je voudrais savoir quand ce maximum d'un demi-million a été fixé.

M. MacMillan: Je dirais il y a cinq ou six ans.

M. Émard: Il semble maintenant que la proportion de 80 p. 100 est loin d'être réaliste maintenant avec une somme maximum d'un demi-million. Je pense plus particulièrement à Dorion où il y avait eu un accident si désastreux, il a été très difficile pour la province et la municipalité de payer le solde. Le coût du tunnel devait être environ de deux millions. Alors un demi million sur deux millions ce n'est pas grand chose.

M. Rock: Puis-je poser une question complémentaire?

Le président: Laissez M. Émard finir sa déclaration.

M. Émard: Je voudrais savoir si vous allez conseiller au gouvernement de garder ce plafond d'un demi million?

M. MacMillan: La recommandation devrait venir de la Commission canadienne des transports.

M. Rock: Puis-je intervenir M. le président? Je ne sais pas si monsieur Émard est au courant, mais le président de la Commission des transports a parlé de ce passage et d'un autre dans cette région. La CCT a alloué une somme d'un million et demi pour chaque passage à niveau.

M. MacMillan: L'autre est le Saint-Charles Road.

M. Rock: Oui, c'est exact.

M. MacMillan: Car c'est en somme les mêmes problèmes topographiques.

M. Rock: La seule chose M. le président, c'est que lorsque la discussion avait eu lieu le président de la CCT avait parlé du Saint-Charles Road, mais je ne sais plus de quel Saint-Charles Road on voulait parler. A Dorion ou à Beaconsfield?

M. MacMillan: A Beaconsfield.

[Texte]

Mr. Rock: Is the grant \$1,500,000?

Mr. MacMillan: I cannot tell you—I am sorry.

Mr. Émard: Is the CTC qualified to establish those amounts or do they need expert advice on exactly what a tunnel would cost these days?

Mr. MacMillan: They know exactly what it costs, because all of the estimates are furnished to them. They have a better idea and understanding of the cost of grade separations than any one body in Canada because they see them all.

Mr. Émard: Thank you.

The Chairman: Mr. Nesbitt?

Mr. Nesbitt: I have one or two brief questions which will be confined to freight services, Mr. Chairman.

In southwestern Ontario, where I come from, we have problems too with the railways, the CNR in particular. First of all, inasmuch as there is a considerable decrease in the delivery service of freight right in the area and a considerable increase in damage to freight which has been shipped. I have noticed complaints in this regard increasing steadily over the last four or five years, and I have no doubt that your officials have also been apprised of this. I can produce a great many examples but I am going to give two as an illustration of the type of thing that I have in mind. I might say that I have had many, many other complaints of a similar nature given to me from merchants and others in the area.

It is my understanding that some time ago the City of Brantford, Ontario, made a shipping point in southwestern Ontario for dispensing freight.

Mr. MacMillan: That is right. This is express.

Mr. Nesbitt: This is express.

Mr. MacMillan: Less-than-carload traffic.

Mr. Nesbitt: Less-than-carload traffic. I have a couple of illustrations of what I have in mind and here is the first example. It concerns a furniture dealer in Woodstock, Ontario. Furniture shipped from the Andrew Malcolm Furniture Company in Kincardine, Ontario, to not very far away, about 100

[Interprétation]

M. Rock: Alors la subvention est-elle d'un million et demi.

M. MacMillan: Je ne le sais pas, je regrette.

M. Émard: La Commission canadienne des transports est-elle autorisée ou a-t-elle besoin des services d'experts-conseils pour leur dire exactement le coût d'un tunnel de nos jours?

M. MacMillan: Ils savent exactement ce qu'il en coûte car toutes les évaluations leur sont remises. Ils ont une meilleure idée et une meilleure connaissance des coûts des séparations de niveaux car ils sont au courant de tout ce qui se passe dans ce domaine mieux que quiconque au Canada parce qu'ils les voient tous.

M. Émard: Merci.

Le président: M. Nesbitt?

M. Nesbitt: Une ou deux petites questions s'il vous plaît qui se rapporteront uniquement aux transports de marchandises, monsieur le président.

Dans le sud-ouest de l'Ontario, d'où je viens, nous avons des problèmes au sujet des chemins de fer, le CNR en particulier. D'abord, il y a une diminution importante dans le service de livraison des marchandises dans la région même et beaucoup plus de marchandises avariées nous arrivent. Je sais que les plaintes augmentent régulièrement depuis quatre ou cinq ans et vos fonctionnaires sont aussi au courant. Je pourrais vous donner bien des exemples, mais je me contenterai d'en donner deux pour illustrer ce que je veux dire. Je pourrais dire que j'ai reçu un très grand nombre de plaintes de même nature de marchands et d'autres personnes de la région.

Je crois comprendre que, il y a quelque temps, la ville de Brantford, (Ontario) est devenue un point d'expédition au sud-ouest de l'Ontario, pour la distribution des marchandises.

M. MacMillan: C'est vrai. C'est un service de messageries.

M. Nesbitt: C'est un service de messageries.

M. MacMillan: Envois en lots brisés.

M. Nesbitt: Envois en lots brisés. J'ai encore deux exemples de ce que je veux dire, et voici le premier exemple. Il s'agit d'un marchand de meubles, à Woodstock (Ontario). Des meubles avaient été envoyés de la *Andrew Malcolm Furniture Company*, de Kincardine (Ontario), pas très loin, à une cen-

[Text]

miles, was shipped December 4 last, arrived in Woodstock December 17. I made inquiries from the people who made the complaint to me if this was a normal sort of event or if it had increased recently, and they said that several years ago this did not take place but that this has now become unfortunately rather a more usual course of events. Then one shipment from Kroehler Manufacturing Company of Hanover, Ontario, also about 100 miles away, shipped on December 6 arrived in the City of Woodstock December 17. Again, it does seem rather incredible, certainly to the layman, that it should take so long to effect these deliveries. I made the suggestion that perhaps it had to do with the Christmas season or something of this nature. It had never taken place before but this kind of thing is happening quite regularly. I have a great many other examples I could cite, but I am using this as an illustration of the type of complaint I have in mind.

Mr. MacMillan: Did you send them to us, Mr. Nesbitt?

Mr. Nesbitt: No, this was brought to my attention only within the last several weeks and I thought it might be a suitable time to bring this up when you and your officials were here. You may have had complaints yourself; I have no doubt that perhaps you have, but I thought the subject should be looked into.

● 1755

With regard to the increase in damage, I have an illustration again in the shipment of furniture from Ste Justine, Quebec, to Woodstock, Ontario. One chest of drawers shipped January 21, 1969, was badly damaged and returned to the company of origin February 18. Three times the chest of drawers was shipped from Ste Justine, Quebec, to Woodstock, and each time it arrived more badly damaged than the previous time. I said, "Is this an individual case, or an unusual occurrence?" He said, "No, this sort of thing in that area is steadily increasing." I made inquiries of other merchants and I was informed that there was a great increase in the amount of damaged goods received in the area, and also that delays in the shipment of goods had greatly increased.

[Interpretation]

taine de milles de là; les meubles avaient été envoyés le 4 décembre dernier, sont arrivés à Woodstock le 17 décembre.

Du 4 au 17 décembre. J'ai fait enquête auprès des gens qui s'étaient plaints à moi pour savoir si c'était normal ou si ce genre de choses se produisait plus fréquemment ces temps-ci? Ont m'a dit qu'il y a des années, cela ne se faisait pas, mais maintenant cela était de plus en plus fréquent. Ensuite, un envoi de la *Kroehler Manufacturing Company*, de Hanover (Ont.) également à une centaine de milles de là, expédié le 6 décembre, est arrivé dans la ville de Woodstock le 17 décembre. Cela semble assez incroyable, pour le profane que ce soit si long de faire une livraison? Alors, j'ai pensé que c'était peut-être à cause de l'approche de Noël ou quelque chose de cette nature. Cela ne se produisait jamais auparavant. Mais il semble que ce genre de choses se répète régulièrement. J'aurais bien d'autres exemples à vous donner, mais je vous cite celui-ci pour vous montrer le genre de plaintes dont je parle.

M. MacMillan: Est-ce que les plaignants se sont adressés à nous, monsieur Nesbitt?

M. Nesbitt: Non, on m'a signalé la question il y a quelque semaines seulement. J'ai pensé qu'il conviendrait peut-être d'en parler lors de votre visite ici. Je ne sais pas si vous-mêmes avez eu d'autres plaintes, mais je pense qu'il vaut la peine d'étudier la question.

Pour ce qui est de l'augmentation des avaries, j'ai encore un exemple d'une livraison de meubles venant de Sainte-Justine (Québec) jusqu'à Woodstock (Ontario). Une commode expédiée le 21 janvier 1969, arrivée en très mauvais état, retournée à l'expéditeur le 18 février. La commode a été envoyée trois fois de Sainte-Justine à Woodstock, et les trois fois, elle est arrivée en plus mauvais état que la fois précédente. J'ai demandé s'il s'agissait d'un cas particulier ou extraordinaire. Il semble donc que ce genre de choses arrivent de plus en plus souvent dans la région. J'ai fait enquête auprès d'autres marchands et on m'a laissé entendre qu'il y avait de plus en plus d'avaries et on m'a dit aussi que les retards étaient de plus en plus nombreux pour les livraisons de marchandises. Je mentionne cela aujourd'hui et ce sont là deux exemples de ce qui se passe. Je sais que les chemins de fer, comme tout le monde, ont leurs petits problèmes, mais j'espère qu'on pourrait au moins essayer d'améliorer le service pour ce qui est

[Texte]

I bring this up at this time and I use these two as illustrations of what is going on. I realize that railroading such as everything else has problems, but I would very much hope that some attempt could be made to improve the service with respect to speed of delivery and to decrease in damage to goods being shipped.

Mr. MacMillan: Thank you very much. I am sure you will realize that in every mass movement there are exceptions to the normal procedure. I expect that that is what has occurred here, but in any event I am grateful for your having brought these to my attention and we will look into them.

Mr. Nesbitt: As I say, if I had felt that these were only isolated cases I would not have brought them before you.

An hon. Member: Mr. Chairman, I move that we adjourn until eight o'clock.

EVENING SITTING

• 2006

The Chairman: I think we are six members. Would you pursue your line of questioning, Mr. Thomas. Are you on freight?

Mr. Thomas (Moncton): Thank you, Mr. Chairman. Basically we are on freight now and I have two or three questions on freight. I do not want to keep the witnesses too long; it has been a long day. I would like to develop two or three questions on the line of argument that Mr. Howe mentioned earlier in the afternoon; in other words, this whole question of cutting expenses versus the cutting of services which is like the chicken and the egg: which comes first. I was interested in a statement made by Mr. J. W. G. Macdougall, the Vice-President of the Canadian National Atlantic Region in Saint John last week. He said, in effect, that the Maritime Freight Rates Act should be totally overhauled with the purpose of providing incentives in rates for more shippers to use the services. In other words, I think that he is in effect saying that the Freight Rates Act could be used as an instrument for developing economic growth in the area which would result in increased shipping and concomitant with that you would have increased revenues to the railway.

• 2010

He also went on to say that he thought these subsidies should be paid directly to the

[Interprétation]

de la célérité des livraisons et qu'on devrait aussi prendre meilleur soin des marchandises qui sont expédiées.

M. MacMillan: Merci beaucoup. Je suis sûr que vous vous rendrez compte que dans tous les mouvements d'ensemble, il y a toujours des exceptions à la procédure normale. Je pense que c'est ce qui s'est produit dans ce cas, mais en tout état de chose, je suis très heureux que vous me l'ayez signalé et nous examinerons le tout.

M. Nesbitt: Cela me semble assez important pour en parler. Je ne l'aurais pas fait si ce n'avait été que des cas isolés.

Une voix: Monsieur le président, je propose qu'on ajourne la séance jusqu'à huit heures.

SÉANCE DU SOIR

Le président: Nous sommes six, je crois. Voudriez-vous poursuivre votre question, monsieur Thomas. Est-ce que la séance est ouverte?

M. Thomas (Moncton): Merci, monsieur le président. En principe, la séance est ouverte et j'ai une ou deux questions à vous poser. Je ne veux pas faire attendre les témoins trop longtemps. Ce fut une longue journée et je voudrais poser une ou deux questions pour faire suite à ce qu'a soulevé M. Howe, cet après-midi: La question de réduire les dépenses concernant les services, par rapport à la réduction des services. Qu'est-ce qui vient en premier? J'ai été intéressé par une déclaration faite la semaine dernière, par le vice-président du CN de la région de l'Atlantique à Saint-Jean. Il a dit en effet que la loi sur les taux de fret des Maritimes devrait être réexaminée complètement afin de donner des encouragements afin qu'un plus grand nombre d'expéditeurs utilise le service. La loi des services du fret des Maritimes pourrait être utilisée pour accroître les expéditions.

Il a dit aussi que des subventions doivent être payées directement aux expéditeurs et

[Text]

shippers and should cover all modes of transportation rail, truck and water.

Do you agree, Mr. MacMillan, that it would be desirable, to extend your subsidies to all methods of transportation and that they be paid directly to the shipper? Is this a fair statement of policy?

Mr. MacMillan: We dealt with this, sir, quite comprehensively before your Committee. Mr. Vaughan and Mr. Macdougall made that presentation, and the quotations that you are taking from Mr. Macdougall are directly out of the submission we made at that time. If I have your permission I am going to ask Mr. Vaughan to amplify what our presentation was.

Mr. Thomas (Moncton): Excuse me, sir. I know he made that submission to the Committee but then he went to a meeting in Saint John last week.

Mr. MacMillan: The principles were exactly the same. That is our corporate view. Would you like Mr. Vaughan to elaborate on what I have said?

Mr. Thomas (Moncton): I just wanted to establish the point of argument here. What I think Mr. Macdougall was saying, in effect, is that we have been attacking this problem from the wrong angle. Every time a service starts to lose money, we immediately suggest cutting out that service. I believe that the approach should be to provide better service, to encourage more people to use your service and so to increase revenues. Instead of having a revenue losing proposition, you would have a revenue producing proposition. What I am getting at basically is the fact that the tendency in the past has always been, when a service is not paying for itself, to cut out or cut down that service to the public.

In that connection I would like to refer to a statement which you probably have seen which was made last week by Mr. L. K. Abbott, Regional Vice-President, Canadian Brotherhood of Railway, Transport and General Workers. He charges that the CNR is reducing services in the Maritimes to the point where people will no longer use them. To support his argument I notice, for example, that the Summerside Board of Trade protested the reduction of services. They said in fact that they figure that there is not only a need for maintaining existing services but also for expanding the services, which would entail the erection of new and modern facilities and getting more use out of facilities. What they are saying in effect is that if you

[Interpretation]

devraient couvrir tous les types de transport, chemin de fer, voie maritime ou voie de surface. Êtes-vous d'avis, monsieur MacMillan, qu'il serait souhaitable d'accorder les subventions à tous les modes de transport et de les verser directement à l'expéditeur?

M. MacMillan: La question a été étudiée assez en détail devant votre Comité. Messieurs Vaughan et MacDougall ont fait la présentation du mémoire, et les propos que vous tenez de M. MacDougall sont tirés du mémoire que nous avons alors soumis. Avec votre permission, je demanderai à M. Vaughan de parler de ce mémoire.

M. Thomas (Moncton): Je m'excuse, monsieur. Je sais qu'il a présenté son mémoire au Comité après quoi il est parti pour assister à une réunion à Saint-Jean la semaine dernière.

M. MacMillan: Les principes étaient exactement les mêmes. C'est notre point de vue à nous tous. Voulez-vous que M. Vaughan nous explique ce que j'ai dit?

M. Thomas (Moncton): Je voulais tout simplement voir où est la difficulté. À mon avis, ce que M. MacDougall a dit, c'est que nous avons abordé le problème du mauvais côté. Toutes les fois qu'un service commence à accuser un déficit, on est tout de suite enclin à supprimer ce service. Je crois que nous devrions plutôt essayer d'assurer un meilleur service, d'encourager plus de personnes à utiliser votre service et d'augmenter ainsi les revenus. Par conséquent, au lieu d'avoir un commerce déficitaire, vous en auriez un qui produirait des gains. Fondamentalement, je crois que la tendance par le passé a été que lorsqu'un service n'est pas rentable, la première réaction est d'éliminer ce service.

À ce propos, j'aimerais me référer à une déclaration faite par M. L. K. Abbott, vice-président régional de la Fraternité canadienne des cheminots et employés des transports et autres ouvriers. Il prétend que le National-Canadien réduit ses services dans les Maritimes au point où les gens ne s'en serviraient plus. Pour appuyer son argument, je remarque, par exemple, que la Chambre de commerce de Summerside, a protesté contre la réduction des services. En fait, ils prétendent que non seulement il faut maintenir les services déjà existants, mais il faudra même les développer, ce qui aura pour effet de faire construire des installations plus modernes et d'en profiter davantage. Au fait, ce qu'ils disent c'est d'utiliser le service, son utilisat-

[Texte]

gave these shippers the chance to use the service, the service would be more widely used and you would not have a deficit.

Do you think these lay-offs which are proposed in the Maritimes are justified? Are you taking the right approach to it?

Mr. MacMillan: Mr. Thomas, our approach to the Summerside situation is really quite a simple one. We firmly believe that we no longer can provide good service to our customers using the old methods and that we can provide an enhanced service, a much better service, by consolidating the distribution of the express traffic, and that is what the Summerside situation is all about. Our plans contemplate the movement by rail to Charlottetown of all the traffic and the distribution out of there by highway of the shipments going to various other places in the Island, and we are quite sure that we can provide a better service to the consumer by so doing. That is our objective. It does not begin at the wicket, of deteriorating the service, rather it is a positive attitude. We have not yet, and I trust we never shall intentionally deteriorate a service in the hope of drying up the need because that is a negative approach to it.

We have always endeavoured to do it the other way—to build up the revenue side if it

• 2015

works because the revenue side is the more important of the two sides. If we can get the revenue then in most instances the costs of operation will look after themselves. Summerside is an excellent example of what I am talking about. As I say, our objectives there are to improve very materially the service of the express traffic to Prince Edward Island.

Mr. Abbott finds this is a difficult philosophy. I recognize that; I acknowledge that. I know him very well and we have had many discussions about this over a long period of time. His concern is the dislocation of the employees at Summerside, some of whom will be required to move to Charlottetown or elsewhere to exercise the seniority which they possess.

Mr. Thomas (Moncton): Mr. Abbott's thoughts did not disturb me as much as did the reaction of the Summerside Board of Trade and the Board of Trade or interested people in Mont Joli. They are saying in effect that you are decreasing the service to them and that eventually you will phase yourself right out of there; in other words, that it will

[Interprétation]

tion se généraliserait, et par conséquent on éviterait le déficit.

Croyez-vous que les mises à pied proposées dans les Maritimes soient justifiées? Croyez-vous que ce soit la bonne façon de résoudre le problème?

M. MacMillan: Monsieur Thomas, notre façon d'aborder la situation à Summerside est vraiment bien simple. Nous croyons fermement que nous ne pouvons plus assurer de bons services à nos clients en utilisant les anciennes méthodes, et que l'on peut donner un bien meilleur service en consolidant la distribution du trafic express et c'est ça la situation à Summerside. Nous envisageons d'acheminer jusqu'à Charlottetown tout le trafic par rail, et de là, assurer la distribution des marchandises par la route vers les autres régions de l'Île, et de cette façon nous sommes sûrs d'assurer un meilleur service aux usagers. C'est là notre objectif. Loin de vouloir détériorer le service, nous adoptons, au contraire une attitude positive. Nous n'avons pas l'intention de détériorer un service dans l'espoir d'éliminer le besoin parce que c'est une optique négative.

Nous nous sommes toujours efforcés de procéder dans l'autre sens, c'est-à-dire d'augmen-

ter les recettes, si c'est possible, parce que le côté recette est le plus important de tous les aspects et si les revenus sont bons les coûts d'exploitation ne présentent plus de problèmes. Summerside est un excellent exemple de ce que je suis en train de vous dire. Nos objectifs, c'est d'améliorer sensiblement le service du trafic express vers l'Île-du-Prince-Édouard.

M. Abbott trouve que cette façon de penser est difficile à comprendre. Je le reconnais; je l'admets. Je le connais très bien et nous en avons longuement discuté. Il se préoccupe de la dislocation du personnel à Summerside, dont certains seront obligés de se déplacer et d'aller à Charlottetown ou ailleurs pour exercer leur ancienneté.

M. Thomas (Moncton): Les pensées de monsieur Abbott ne m'ont pas préoccupé autant que la réaction de la Chambre de commerce de Summerside et celle de Mont-Joli ou de ses habitants. En fait, ils disent que vous êtes en train de diminuer les services et que petit à petit vous les éliminez complètement. Autrement dit, il serait préférable pour un

[Text]

be better now for a shipper from Moncton, for example, to ship by truck, by road transport, direct from Moncton to Summerside for faster service.

Mr. MacMillan: Our view is the contrary—I am sorry. We think in both those instances the local service will be improved. It will be improved because we can do the work that has to be done more expeditiously.

Mr. Thomas (Moncton): I know that under the National Transportation Act they have now decided that rates should be compensatory for traffic carried. They also go on to point out, as mentioned on page 28 of the commentary, referring to the National Transportation Act:

An important element of this national policy is that compensation be paid for resources, facilities and services that are required to be provided as an imposed public duty.

In other words they are saying that if the railway cannot provide services then they should apply to the public sector for subsidy to provide this service. You say you are not cutting down services. I will not argue that point but maybe you should be applying to the public sector for assistance under the public duty section of the Act.

Mr. MacMillan: I do not think that the statute contemplates an application in respect of freight or express traffic. I could be wrong but I do not think it does. But the statute does impose on us an absolute responsibility to charge rates which are compensatory. This is one of the few elements left in the philosophy of the making of rates and I think I am correct in that respect. Am I not? We must charge rates which are compensatory. We are left without any option at all in this respect. As I say, there are provisions dealing with the movement of passengers but I do not think they are as broad as to encompass express traffic or freight traffic primarily, undoubtedly, because there are alternative modes available to the public. There are very few sections of Canada which are not provided with an alternative when you get into the express traffic business in particular.

Mr. Thomas (Moncton): Actually, this is the argument that I am trying to develop. If the railway does not provide service, the alternative methods of transportation will step in, especially if the subsidy in the Maritime Freight Rates Act is extended to them. If I may, Mr. Chairman, I will ask one more

[Interpretation]

expéditeur de Moncton d'expédier ses marchandises par camions vers Summerside pour un service plus rapide.

M. MacMillan: Notre point de vue est à l'opposé du vôtre. Nous pensons que dans ces deux cas les services locaux seront améliorés. Et cela parce que nous pouvons faire le travail d'une façon plus rapide, plus expéditive.

M. Thomas (Moncton): Je sais qu'en vertu de la Loi nationale sur les transports, ils ont décidé à présent que les tarifs devraient être compensatoires pour le transport effectué. Ils continuent de souligner que, comme il est mentionné à la page 28 du commentaire, relatif à la Loi nationale sur les transports:

«Un important élément de cette politique nationale prévoit qu'une compensation soit versée pour les ressources, les installations et les services qui doivent être assurés comme étant un service public.

En d'autres mots, si les chemins de fer ne peuvent pas fournir le service, ils devront d'adresser au secteur public pour obtenir les subventions nécessaires pour assurer ce service. Vous dites que vous ne réduisez pas les services. Je ne discuterai pas de cet aspect, mais en vertu de la Loi qui porte sur le service public, vous devriez vous adresser au secteur public pour obtenir l'aide nécessaire.

M. MacMillan: Mais je ne pense pas qu'il s'agit d'une demande en ce qui concerne le trafic express. Je me trompe peut-être, mais je ne le pense pas. Mais le statut nous oblige d'imposer des tarifs qui sont compensatoires. C'est un des quelques éléments qui restent en ce qui concerne la façon de calculer les tarifs et je crois que je ne me trompe pas à ce sujet. Nous devons appliquer des tarifs qui sont compensatoires. Nous n'avons pas le choix. Comme je l'ai dit, il y a des dispositions qui portent sur le mouvement des passagers, mais je ne crois pas qu'elles soient assez générales pour comprendre le trafic express, ou le trafic des marchandises, surtout parce que il y a d'autres moyens de transports à la disposition du public. Rares sont les régions du Canada ne disposant pas de moyens de rechange en ce qui concerne le trafic express particulièrement.

M. Thomas (Moncton): Si le chemin de fer ne fournit pas le service, ce sont les autres modes de transport qui s'en occuperont, surtout si on leur accorde aussi les subventions prévue par la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces maritimes. Si vous le permettez, monsieur le prési-

[Texte]

question allied to this on passenger service, basically on the question of service.

The Chairman: Could we move one step ahead on the express?

Mr. Thomas (Moncton): This is a related question. What I am saying is that I hope that rather than to abandon the service because it is not paying, the railway will see if it cannot give a better service and make it pay. This comes up in the case of passenger service. For example, the railway suddenly took off the Montreal-Ottawa 12:10 train, which I found out to my sorrow yesterday. This means that if you leave Moncton on the *Scotian* at night, you have no connection through to Ottawa. You have to wait until 5 o'clock. I am saying that by reducing these services, also reducing the baggage checking facilities on the Moncton-Saint John run, people are going to go to another method of transportation, the bus or airplane, which will carry baggage. I am just asking if you are considering this point very seriously.

• 2020

There is a dividing line there—a point of no return. If you reduce services your revenues are going to go down further. Should you not be increasing these services, or at least continuing the service you are giving, hoping that people will use your system instead of the bus or the air?

Mr. MacMillan: I think the point is well taken. I think the answer is that that really is our job as managers and we are constantly examining these. The Montreal-Ottawa noon train we inaugurated a couple of years ago because we thought there was a need for this. We have watched it extremely closely, hoping that it would build up and that there would be a demand for it but unfortunately we found that was not so. Therefore our responsibilities as managers caused us to discontinue it excepting on the weekends. It runs on Sunday and it may run on Saturday, I have forgotten. This is all within the last couple of days. It was pursuant to the policy which you advocate that we inaugurated the train to see if we could build up the demand. Unfortunately, it developed that there was not any definitive demand for that service, and we had put our best foot forward on it.

[Interprétation]

dent, j'aimerais poser une autre question, principalement sur le service aux voyageurs.

Le président: Est-ce qu'on pourrait aller un peu plus loin en ce qui concerne le service express?

M. Thomas (Moncton): Il s'agit d'une question connexe que j'aimerais poser. Au fait, ce que je voulais dire c'est que j'espère que les chemins de fer arriveront à un point où plutôt que d'abandonner un service, parce qu'il n'est pas rentable, ils améliorent le service pour que l'entreprise devienne rentable. C'est ce que j'ai constaté, pour ce qui est du service aux voyageurs. Par exemple, je me suis aperçu que les chemins de fer ont soudainement supprimé le service Montréal-Ottawa de 12.10. Ce qui veut dire que si vous quittez Moncton sur le «*Scotian*», la nuit, vous n'avez aucune correspondance pour Ottawa. Par conséquent, vous êtes obligé d'attendre jusqu'à 5 heures. J'affirme qu'en supprimant ces services et en réduisant les possibilités de consigner les bagages sur le trajet Moncton-Saint-Jean, les gens auront recours à d'autres moyens de transport, l'autobus ou l'avion, qui transporteront des bagages. Je me demande si cet aspect fait l'objet d'une attention toute particulière.

Il y a là une situation qui est irréversible. Si vous diminuez vos services, les revenus baisseront encore plus. Ne devriez-vous pas augmenter ces services, ou du moins les maintenir tels qu'ils sont, espérant que le public utilisera encore votre système au lieu de l'autobus ou de l'avion?

M. MacMillan: Votre point est valable. La réponse est que c'est là notre travail et en tant qu'administrateurs et nous examinons ces choses-là constamment. Nous avons inauguré le train de midi entre Ottawa et Montréal, parce que nous avions l'impression il y a quelques années, qu'il y avait un besoin. Nous avons suivi cet horaire de très très près, espérant qu'il se développerait, qu'il y aurait une demande, mais malheureusement on s'est aperçu que ce n'est pas le cas. Nos responsabilités à titre de gérant nous obligent à arrêter ce service, sauf pendant les fins de semaines. Cela fonctionne le dimanche et peut-être même le samedi, j'avais oublié. Cela est très récent. Cela entre dans la ligne de conduite préconisée pour inaugurer ce train afin de voir si on ne pouvait pas créer la demande. Malheureusement, il s'ensuit qu'il n'y a pas eu de demandes définitives pour ce service, et que nous avons fait de notre mieux pour que cela se réalise.

[Text]

Mr. Thoms (Moncton): I just ask in closing, Mr. MacMillan, that you give the inter-maritime freight services a fair trial before you reduce them any further.

Mr. MacMillan: We shall do that.

Mr. Thomas (Moncton): That is all.

The Chairman: Mr. Breau.

Mr. Breau: You have had to adjust rates in the past to compete with water. Maybe you have not had to do this up to now to compete with air shipping, but with the jumbo jets coming in very shortly do you expect you will have to?

Mr. MacMillan: In the long range, the larger type of aircraft are going to have an impact on the railway business and on all other modes of land-oriented transportation. This is particularly true of the small traffic. When I say "small traffic" I mean less than carload traffic. I think we are quite a long way from the day when an airplane is going to move some of the bulk traffic that we do such as grain, ore, coal, gravel, sand, cement and things of that nature. I would not think that I will see it in my lifetime but I certainly believe that the advent of the larger aircraft is going to be accompanied by inroads into the other types of traffic, and I think that out of this can likely emerge a melding of the movement of that type of traffic. This will be done conceivably by containers or some other intermodal method.

Mr. Breau: I agree with you that right now, and probably for a while yet, air shipping will not cause you many problems because it will be small business, as you call it. Even with jumbo jets, there are some materials they will never be able to handle like cement or bulky stuff. Jumbo jets could very well handle other products such as cars or something like that. This would affect you.

Mr. MacMillan: Yes, it will.

Mr. Breau: Because it would lower the inventory of the manufacturer, because even if it cost him more it would get there a lot quicker.

Mr. MacMillan: That is correct. I think we will see emerge a rate structure, for example, that contemplates that a person having something to ship, such as one of these tables, will

[Interpretation]

M. Thomas (Moncton): Pour terminer, je voudrais que l'on donne une chance équitable au service de transport des marchandises dans les Maritimes avant de les réduire encore plus.

M. MacMillan: Nous devrions le faire.

M. Thomas (Moncton): C'est tout.

Le président: Monsieur Breau.

M. Breau: Dans le passé, vous avez dû établir vos tarifs pour concurrencer avec le trafic maritime. Vous n'avez pas dû le faire jusqu'à maintenant, en ce qui concerne le trafic aérien, mais lorsque les gros avions seront mis en service, pensez-vous que cela sera nécessaire?

M. MacMillan: A la longue, les plus gros avions auront des effets sur les chemins de fer et sur tous les autres moyens de transport terrestre surtout pour le petit trafic. Quand je dis «petit transport» je veux dire, le transport de moins d'un wagon complet. Je crois que nous en sommes encore loin du jour où un avion pourra transporter de grosses quantités, comme les céréales, le minerai, le charbon, le gravier, le sable, le ciment et d'autres matières du genre. Je ne pense pas que je verrai cela au cours de ma vie, mais je pense que la venue des avions à grande capacité va entraîner l'apparition d'autres modes de transport routiers des marchandises. Il s'ensuivra une modification du mouvement de ce genre de transport. Cela sera assuré par les cadres et par d'autres méthodes.

M. Breau: Je suis d'accord avec vous qu'à l'heure actuelle et probablement pour un certain temps, le transport des marchandises par avion ne nous causera pas de difficultés avant plusieurs années parce que cela ne constituera qu'une petite affaire. Même avec les avions géants, il y a des matières qui ne pourront jamais être transportées, comme le ciment ou les marchandises en vrac. Les avions géants pourront certainement transporter d'autres marchandises comme les automobiles ou quelque chose du genre. Cela toucherait vos affaires?

M. MacMillan: Oui.

M. Breau: Cela baisserait l'inventaire du fabricant, parce que même si cela lui coûte plus cher, ce serait beaucoup plus rapide.

M. MacMillan: C'est juste. Je crois que cela fera surgir une tarification, par exemple, qui prévoit qu'une personne qui doit faire transporter quelque chose comme une table, aura

[Texte]

be given a choice of paying, say, \$5 to move it by one mode which will take a week, or \$10 or \$15 and it will be delivered the next day. I think that is inevitably going to be the trend. I think it will come to pass, and I think this is a good thing. As we progress in this country we will have to use those new

• 2025

methods and new technologies to the benefit of our way of life.

Mr. Horner: Yes, I would like to deal for a minute with the question of setting freight rates. I notice that you say in your 1968 report that there has been an increase in freight rates on non-competitive class rated carload lots. Would you say that under your regional system of management the regional manager sets the freight rates, or has quite a bit to do with setting the freight rates?

Mr. MacMillan: Freight rates are divisible into various categories, as you well know: those which are very local and do not affect any other portion of the country; when I was last seized of this, these rates were made at the regional level in consultation with the rate bureau at headquarters. Other rates which are inter-regional in character or national in character, or international, are made by the headquarters rate organization.

Mr. Horner: I see. With regard to the maritimes, particularly, this Committee has just come back from an extended tour of shipping problems in the maritimes. We received evidence and heard briefs, and one particular brief I am thinking of suggested that they could not get a change in their rate structure unless they went to Montreal, and Montreal did not know the particulars in the given area and that, therefore, they had a great deal of difficulty in getting what they considered to be a fair hearing. I suggested that under the regional system perhaps they should be able to set the rates out there and that was not the case at all; they informed me that the rates are set in Montreal.

Mr. MacMillan: Some of the rates would be set in Montreal, there is no doubt about that.

Mr. Horner: Would you say that most of the rates for the maritime areas would be?

Mr. Vaughan: I do not know which case you are referring to, Mr. Horner. When we

[Interprétation]

le choix entre payer, disons, cinq dollars pour la déplacer d'une manière qui prendra une semaine, ou dix ou quinze dollars, pour une livraison qui sera faite le lendemain. Je crois que c'est une tendance inévitable. A mon avis, cela sera adopté et c'est une bonne chose. Au fur et à mesure que nous accusons

des progrès dans ce pays, il nous faudra utiliser ces nouvelles méthodes et ces nouvelles techniques au profit de notre mode de vie.

M. Horner: J'aimerais traiter un instant des questions relatives à l'établissement des tarifs de transport de marchandises. Je remarque que dans votre rapport de 1968, vous dites qu'il y a eu une augmentation des tarifs de transport sur les chargements de wagon établis selon des tarifs non concurrentiels des catégories. Diriez-vous qu'en vertu de votre système de gestion régional, le directeur régional fixe les tarifs de transport des marchandises ou a quelque chose à voir dans l'établissement des tarifs de transport?

M. MacMillan: Les tarifs de fret, comme vous le savez, se divisent en plusieurs catégories: celles qui sont de nature locale et qui n'ont pas d'incidence sur notre partie du pays. Quand on m'a parlé la dernière fois de cet état de choses, ces tarifs étaient établis à l'échelle régionale en consultation avec le bureau du tarif à l'administration centrale. D'autres tarifs qui sont interrégionaux, nationaux ou même internationaux par nature, sont établis par l'organisation qui fixe les tarifs à l'administration centrale.

M. Horner: En ce qui concerne les Maritimes, ce Comité revient d'un examen prolongé des problèmes dans les provinces de l'Atlantique. Nous avons reçu des témoignages et des mémoires et en particulier, je me prête à penser qu'ils ne pouvaient pas avoir de modification de leur tarification à moins de s'adresser à Montréal et que Montréal ne connaissait pas les détails de ce domaine donné et que par conséquent, ils avaient beaucoup de difficultés à être entendu d'une façon satisfaisante à leur point de vue. Je pense que, dans le cadre du système régional, ils y auraient peut-être établi des tarifs sur place, mais tel n'était pas le cas. Ils m'ont indiqué que les tarifs sont fixés à Montréal.

M. MacMillan: Certains sont établis à Montréal, il n'y a aucun doute à ce sujet.

M. Horner: Est-ce que vous diriez que la plupart des tarifs des Maritimes le seraient?

M. Vaughan: Je ne sais pas de quel cas vous parlez, monsieur Horner. Lorsque nous

[Text]

were here at the Committee three weeks ago we tried to deal with some of those specific questions, and I do not know the case you were dealing with there, but as Mr. MacMillan had said, at each region there are people who are expert in freight rate making. There are the representatives of the freight department who seek freight business, and these people, in conjunction with other people back at headquarters, arrive at these rates. It depends on the type of movement it is. If it is a particularly long-haul movement, or if it is related to specific kinds of equipment that are going to be required on a unit train basis or a bulk movement, a matter like that would be referred back to headquarters for its resolution. But in general, I think your observation is partially correct, that the rates are not made in isolation on the regions but are made jointly with those people at headquarters.

Mr. Horner: All right. To move on in the rate setting structure a little bit further, could you give the Committee, Mr. MacMillan or Mr. Vaughan, some idea—and I will tell you why I am leading up to this; I do not want the Committee to jump to any conclusions.

In the contract to build the Great Slave Lake Railway, for example, I think that there were commitments made to the railroad that "X" number of tons would be moved. Did the railroad make any commitment to move it at "X" cost or was there anything like that, or am I wrong?

Mr. MacMillan: Can you tell us more about this?

Mr. Horner: Let us look at the iron-ore moving over that railroad. You built the railroad on a loan from the federal government; is that right?

Mr. MacMillan: No, we built it on behalf of the federal government. It is owned by the federal government.

Mr. Horner: It is owned by the federal government. You built it on behalf of the federal government. Was there any agreement made with you as to how much tonnage you would haul, or the CPR would haul over that railway?

Mr. MacMillan: The CPR does not service the mine. This would be the zinc mine?

Mr. Horner: Yes.

[Interpretation]

avons discuté au Comité, il y a trois semaines, nous avons essayé de traiter précisément de ces questions, et je ne sais pas de quel cas vous parlez. Mais, comme monsieur MacMillan l'a dit, dans chaque région il y a des experts en matière de tarification du transport des marchandises. Il y a les représentants du service du transport des marchandises qui cherchent les affaires relatives au transport de marchandises et les gens, conjointement avec d'autres qui fixent ces taux à l'administration centrale. Cela dépend du type de déplacement. S'il s'agit d'un déplacement sur une longue distance ou si cela est relié à des sortes précises d'équipement, qui seront nécessaires sur un train homogène ou un déplacement en vrac, cette question serait reportée à l'administration centrale pour l'adoption. Mais, vos observations sont en partie exactes. Les tarifs ne sont pas faits d'après un isolement des régions, mais conjointement avec les employés du bureau central.

M. Horner: Maintenant, en ce qui concerne l'établissement des tarifs, est-ce que vous pourriez donner au Comité, monsieur MacMillan ou Vaughan, une certaine idée? Je dois vous dire pourquoi je vous en parle. Je ne veux pas que le Comité saute aux conclusions.

Dans le contrat de construction du chemin de fer du Grand lac de l'Esclave, par exemple, je pense qu'il y avait des engagements pris à l'endroit de la compagnie de chemin de fer, voulant qu'un nombre «X» de tonnes soit déplacé. Est-ce que la compagnie de chemin de fer s'est engagée à le déplacer à un prix «X», a-t-on décidé quelque chose du genre, ou est-ce que je me trompe?

M. MacMillan: Pouvez-vous préciser, s'il vous plaît?

M. Horner: Bien, prenons le minerai de fer que l'on transporte en wagon. Vous avez construit le chemin de fer grâce à un prêt du gouvernement fédéral, n'est-ce pas?

M. MacMillan: Non, nous l'avons construit au nom du gouvernement fédéral. Il appartient au gouvernement fédéral.

M. Horner: Donc, il appartient au gouvernement fédéral et vous l'avez construit en son nom. N'y a-t-il eu aucun engagement pris avec vous quant à la jauge que vous, ou le Pacifique-Canadien transporteriez?

M. MacMillan: Le Pacifique-Canadien ne dessert pas les mines. S'agirait-il de la mine de zinc?

M. Horner: Oui.

[Texte]

Mr. MacMillan: Yes. You said iron ore and that confused me because there is iron ore up there too and to my knowledge it has not started to move yet. But there was an agreement and this, as I recall, contemplated on the one hand that the railway would be built and that pursuant or associated with that, the mine would be developed and there would be a specified amount of tonnage moved, as I recall.

Mr. Horner: There was no specific rate agreed to.

Mr. MacMillan: My recollections are that the rates were normal rates on this material, which was zinc concentrate.

Mr. Horner: Now I would like to look at what is commonly called in Alberta the ARR—the Alberta Resources Railroad. My memory may not be too good, but I think the initial cost to the railroad was supposed to be in the neighborhood of \$28 million. I think the final cost to the Alberta government was more like \$128 million. You built the railroad, as I understand it.

Mr. MacMillan: As contractors for the Alberta government, yes.

Mr. Horner: Did you have any guarantee as to the amount of traffic or freight that would move over it? I mean you, the CNR.

Mr. MacMillan: No, the relationship was very different because in that particular case we were nothing more or less than the contractors. We sold them our railway locating knowledge, our engineering knowledge and our construction knowledge, and presided over the construction.

Mr. Horner: Was I anywhere close in the figures of the initial estimated cost? I think the initial cost was closer to \$18 million, and I said \$28 million. Was your railroad knowledge the advice they received in the initial estimate of the cost of construction of that railroad, and was your railroad ability the final cost of that railroad?

Mr. MacMillan: We have a problem here. I will be quite frank with you about this problem. The problem is that this is delving into a zone in which we are not masters in our own house. We did it pursuant to a contract between the government of the Province of Alberta and the Canadian National Railway Company. And the contract provided just what I told you it did, that we would use our particular knowledge to build this railway.

[Interprétation]

Mr. MacMillan: Vous avez parlé de minerai de fer ce qui m'a dérouté car il y a aussi du minerai de fer, mais à ma connaissance on a pas encore commencé à en transporter. Il y a eu effectivement un accord, et si je me souviens bien, on prévoyait, d'une part, la construction du chemin de fer et, par la suite, l'exploitation de la mine avec, si je me souviens bien, la garantie du transport d'un certain tonnage.

M. Horner: On n'avait pas fixé le tarif.

M. MacMillan: Si je me souviens bien, le tarif était le tarif normal pour ce genre de produit, soit le concentré de zinc.

M. Horner: Je voudrais maintenant aborder la question de l'*Alberta Resources Railroad* (ARR). Ma mémoire fait peut-être défaut, mais je pense que le coût initial de construction du chemin de fer devait être de l'ordre de \$28 millions et je pense que le coût final au gouvernement de l'Alberta fut plutôt de l'ordre de \$128 millions. C'est vous qui avez construit le chemin de fer, si j'ai bien compris.

M. MacMillan: En tant qu'entrepreneurs du gouvernement de l'Alberta, oui.

M. Horner: Est-ce qu'on nous avait garanti, au CN, un certain volume de marchandises à transporter?

M. MacMillan: Non, les relations étaient très différentes car dans ce cas en particulier nous n'étions plus ou moins que des entrepreneurs. Nous leur avons vendu nos connaissances quant à l'itinéraire, les questions de génie et de construction de chemins de fer, et nous avons surveillé la construction.

M. Horner: Est-ce que les chiffres que j'ai cités à l'égard du coût initial prévu étaient exacts? Je pense que le coût prévu initialement était plus près de \$18 millions et non pas \$28 millions. Est-ce que leurs premières prévisions du coût étaient fondées sur vos connaissances en matière de chemins de fer et est-ce que le coût final représente votre compétence en la matière?

M. MacMillan: Je pense qu'il y a un problème ici et je serai très franc à ce sujet. Le problème est que vous entrez dans un secteur où nous ne sommes plus maîtres chez nous. Nous avons agi en conformité d'un contrat intervenu entre le gouvernement de la province de l'Alberta et la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada. D'après le contrat, on s'engageait exactement à ce que je vous ai dit, que nous devions utiliser nos connaissances pour construire ce chemin de fer.

[Text]

It is a fact that there were estimates of the cost but the original program of construction, as I am sure you know, was very different to what it became finally. And as a result the estimates were increased as time went on. I

• 2035

do not think that it is incumbent upon me to divulge the estimates—I would not be able to tell you with accuracy either—that were given to the Alberta government initially, because that is information that is confidential to them if they have not released it.

Also, the construction program, if my memory serves me correctly, was extended twice. The first program contemplated going to the Smoky River, to the coal deposits. Then it was extended beyond that by something over an additional 100 miles. And then the third time it was extended to Grande Prairie to make a junction with the Northern Alberta Railroad.

Mr. Horner: In other words, the terms and conditions of the original contract were changed during and before the completion of the total contract, or the first part of the contract?

Mr. MacMillan: The broad terms were constant. The terminus of the railway was changed. It was changed twice, as I remember.

Mr. Horner: In the ratifying of the initial program and in the changes, were there any guarantees of tonnage of freight to be moved over the railroad?

Mr. MacMillan: No. No guarantees to the Canadian National, because we were not the owners.

Mr. Horner: Yes, but did you not enter into a contract to lease it from the very beginning?

Mr. MacMillan: Oh yes, we did, but the lease...

Mr. Horner: Surely you were not going to maintain that trackage for nothing.

Mr. MacMillan: No, but the lease was an unusual lease. It contemplated payments of rental on the actual tonnage that was moved. So that if there was no tonnage moved, there was no rent. If there was tonnage moved, then we paid rent which was calculated on the actual tonnage.

[Interpretation]

C'est un fait qu'on a fait des prévisions du coût mais le programme initial de construction, et je suis certain que vous êtes au courant, était bien différent de ce qu'il est devenu par la suite. En conséquence, on a dû

reprandre les prévisions au fur et à mesure. Je ne pense pas qu'il m'incombe de divulguer quelles étaient les prévisions, et je ne pourrais pas vous donner de chiffres exacts de toute façon, qui ont été proposées au gouvernement de l'Alberta au début parce que ce sont des renseignements qui sont confidentiels si le gouvernement ne les a pas publiés.

De plus, le programme de construction, à moins que ma mémoire fasse défaut, a été prolongé deux fois. D'après le premier programme, on devait construire jusqu'à Smoky River où il y a un gisement de charbon. On l'a ensuite prolongé sur une distance de quelque cent milles. La troisième fois on l'a prolongé jusqu'à Grande Prairie pour établir la correspondance avec le *Northern Alberta Railway*.

M. Horner: Donc, autrement dit, les termes et conditions du contrat initial ont été modifiés au cours de la construction et avant la fin des travaux, ou avant que la première partie du contrat soit terminée?

M. MacMillan: Les termes généraux demeuraient les mêmes. Le «terminus» a été changé deux fois.

M. Horner: Lors de la ratification du programme initial et des changements, a-t-on donné des garanties de tonnage de marchandises qui seraient transportées par le chemin de fer?

M. MacMillan: Non. Aucune garantie au CN, parce que nous n'en étions pas les propriétaires.

M. Horner: Oui, mais est-ce que vous n'avez pas signé un contrat de location dès le début?

M. MacMillan: Oui, mais le bail...

M. Horner: Mais vous n'alliez pas entretenir cette voie pour rien?

M. MacMillan: Non, mais c'était un bail particulier qui prévoyait le versement d'un taux de location sur le tonnage que l'on transportait effectivement; de sorte que si on ne transportait aucune marchandise, il n'y avait pas de location à verser. Si l'on transportait des marchandises, nous devions verser des

[Texte]

Mr. Horner: At what rate was that tonnage supposed to move? Was there any specific area in the original agreement as to what rate that tonnage would move under? The freight rate. You see what I mean? Could you charge anything, could you move within a specific area, say for coal, say for sulphur, say for whatever you envision would move?

Mr. Vaughan: I suppose that is something that is going to be worked out with any developer. If there is coal that is going to be developed at Smoky River, loaded there at the McIntyre development, then the railway company will be dealing with the industry involved, the same as we do with any other movement anywhere.

Mr. Horner: Yes, but in the original contract with you building the railroad and leasing the railroad—I would not hire you to build a railroad and give you the money to build it, and you would not lease it, I would not think, unless you could make some money at it.

Mr. Vaughan: No, the freight rate will find its own level.

Mr. Horner: And there was no stipulation. In other words, in the original contract there was no stipulation as to what the freight rate would be on any commodity moving over that railroad. You were given a free hand at setting the rates. This is the point I want to arrive at.

Mr. Vaughan: I think so.

Mr. Horner: Would you agree with that, Mr. MacMillan?

Mr. MacMillan: We do not have that freedom. No railway has the absolute freedom that you impute to it. The only provision in the agreement that I recall that had anything to say about rates at all was the movement of grain. And grain, which would be Peace River grain, was to be moved down this railway to the main line and I am a little bit hazy here. I think at the Crow grain rates, without any loading or anything else.

• 2040

Mr. Horner: You are a little bit hazy all right!

20193—9

[Interprétation]

frais de location qui étaient calculés d'après le tonnage réel.

M. Horner: Alors quel était le tarif pour le transport de ce tonnage-marchandises? Est-ce qu'il était précisé dans le premier accord quel serait le tarif de transport de ces marchandises? Je parle bien du tarif-marchandises. Est-ce que vous pouviez demander n'importe quel tarif, est-ce que vous pouviez transporter entre certains points, soit pour le charbon, le soufre, ou toute autre chose?

M. Vaughan: Je suppose que c'est une chose sur laquelle il faut s'entendre avec chaque exploitant. Si l'on extrait le charbon à Smoky River, et qu'on le charge à la mine McIntyre, la Compagnie de chemin de fer traitera alors avec l'entreprise intéressée, tout comme nous le faisons ailleurs.

M. Horner: Oui, mais dans le contrat initial en vertu duquel vous construisez le chemin de fer pour le louer. Je ne vous accorderais pas un contrat pour construire un chemin de fer et je ne vous donnerais pas les fonds pour le construire, et je suppose que vous ne le loueriez pas à moins que ce soit rentable.

M. Vaughan: Donc le tarif-marchandises s'établira de lui-même à un certain niveau.

M. Horner: Dans le contrat initial, il n'y avait pas la moindre stipulation quant au tarif-marchandises sur les marchandises transportées par ce chemin de fer. Autrement dit, vous aviez carte blanche pour fixer le tarif. Voilà où je veux en venir.

M. Vaughan: Je pense que oui.

M. Horner: Êtes-vous d'accord avec cela, monsieur MacMillan?

M. MacMillan: Nous n'avons pas cette liberté. Aucun chemin de fer n'a la liberté absolue que vous voulez bien lui supposer. La seule disposition du contrat dont je me rappelle qui portait sur le tarif visait le transport des céréales. Il s'agirait des céréales de la région de la Rivière de la paix transportées jusqu'à la ligne principale. J'ai quelques hésitations à cet égard parce que je ne suis pas certain s'il s'agit du tarif appliqué pour les céréales transportées par voie du Pas-du-Nid-de-Corbeau, sans compter le chargement, ni rien.

M. Horner: Vos hésitations semblent justifiées!

[Text]

Mr. MacMillan: Do you know the contrary?

Mr. Horner: Well, I would say this. I do not know the contrary; I did not sign any agreement. But you are the first CNR official and maybe the best CNR official that has ever said as much as you have said just now...

Mr. MacMillan: Perhaps I have said too much.

Mr. Horner: ...that you believe that the Crow rates were agreed upon with regard to the Peace River grain. And I take your word, and I say I hope that you are right. I think that up until this time that matter has not been just as clear to me as right now, between you and I.

We will drop the NAR for a minute to go back to the Great Slave Lake Railroad. Would you and could you give us some idea with regard to the freight traffic moved over that railroad? Has it been as much as expected? Has it been more than expected?

Mr. MacMillan: My own estimates would be that it has been more than expected.

Mr. Horner: More than expected?

Mr. MacMillan: Yes. I hesitate because I have forgotten momentarily what the original prognostications were, but the traffic from the North has been very encouraging. Then, as you probably know, there has been a considerable amount of development between Hay River and Manning. Several sawmills have gone into operation. They are not enormous sawmills but they are good little operations. There has been a good volume of traffic on it.

Mr. Horner: I am also pleased to hear that. I now want to go back to the Alberta Resources Railway. I am sure, Mr. Chairman, the Committee realizes that northern Alberta has five different railroads operating in an area north of Edmonton. Railroading in some areas is becoming a diminishing business but in that vital and growing part of Canada it has become a booming business.

Do you believe that the shortcut that the ARR brings about, which is the Alberta Resources Railway—and I will have to be very clear about these figures for the transcribers particularly—in the movement of freight will in fact diminish the freight haul out of the Peace River and out of the North over the Northern Alberta Railways into Edmonton?

[Interpretation]

M. MacMillan: Auriez-vous quelques indications à l'effet contraire?

M. Horner: Voici. Je n'ai aucune indication à l'effet contraire, je n'ai pas signé d'accord. Mais vous êtes le premier représentant du CN et peut-être le meilleur, qui en ait autant dit...

M. MacMillan: J'ai probablement trop parlé.

M. Horner: ...que, selon vous, le tarif établi pour les céréales de la région de la Rivière de la paix, était celui du Pas-du-Nid-de-Corbeau, je vous crois sur parole, et j'espère que vous avez raison. Mais je pense que jusqu'ici cette question n'a jamais été aussi claire à mon esprit qu'elle l'est en ce moment. Nous allons peut-être laisser tomber le NAR, pour un instant, pour revenir au *Great Slave Lake Railroad*. Pouvez-vous nous donner des renseignements sur le transport des marchandises par ce chemin de fer? Est-ce que le volume a été aussi considérable que prévu ou plus considérable?

M. MacMillan: A mon avis, je crois qu'il a été plus que prévu.

M. Horner: Plus que prévu?

M. MacMillan: Oui. J'ai hésité parce que j'avais momentanément oublié quelles avaient été les prévisions initiales. Mais le trafic en provenance du nord est plus encourageant. Comme vous le savez sans doute, il y a eu un essor industriel considérable entre Hay River et Manning. Plusieurs usines de pâte et papier sont entrées en service. Il ne s'agit pas d'entreprises énormes, mais de bonnes petites exploitations. Le volume des marchandises transportées à partir de là a été assez considérable.

M. Horner: Je suis très heureux de l'apprendre. Maintenant revenons à l'*Alberta Resources Railway*. Le président et les membres du Comité se rendent certainement compte que le nord de l'Alberta a cinq lignes de chemin de fer différentes, situées au nord d'Edmonton. Dans certaines régions, le transport ferroviaire perd de son importance, mais dans cette région en plein essor, il est devenu très important.

Croyez-vous que l'économie que l'AAR (Alberta Resources Railway) permet de réaliser dans le transport des marchandises—et j'indiquerai très clairement ces chiffres pour le bénéfice de la transcription en particulier—entraînera une diminution du volume des marchandises transportées par la Northern Alberta Railway entre la Rivière-la-Paix, les régions du Nord et Edmonton?

[Texte]

Mr. MacMillan: That would depend on the type of traffic. One must remember that all of the traffic from the NAR to Edmonton does not flow west. A considerable volume of it flows east.

Mr. Horner: Could you give the Committee some idea of the percentage?

Mr. MacMillan: The break?

Mr. Horner: Yes, the break.

Mr. MacMillan: Unfortunately I cannot but I could get it for you.

Mr. Horner: Is it 50 per cent?

Mr. MacMillan: I would be very hesitant about guessing. You see, the zinc ore goes due south to Calgary and there is...

Mr. Horner: And then to Trail, does it not?

Mr. MacMillan: Yes. There is an eastbound flow and there is an export grain flow. My view is that in the fullness of time the export grain will move over the Alberta Resources Railway.

Mr. Horner: And it will move over the Alberta Resources Railway at Crow rates no matter at what point it originates?

Mr. MacMillan: As far as I know, that is correct.

Mr. Horner: I will just deal with this question of grain for a minute. It is your understanding, then, that grain moving out of the Peace River country over the Alberta Resources Railway at Crow rates, because of the saving in mileage, will eventually relate back to the Peace River farmers as a saving to them in the handling of that grain?

Mr. MacMillan: This is one zone about which I am not prepared to express an opinion because you know much better than I, Mr. Horner, that the...

Mr. Horner: No, I live in southern Alberta and I have nothing to do with this area.

• 2045

Mr. MacMillan: No, no, no, but you know that the movement of grain attracts a certain freight rate incremental. At one time I was quite familiar with this but I have unfortunately forgotten what the results are in terms of Peace River grain.

Mr. Horner: There are varying factors and I do not know if this is the time to go into it. Do you envision—and I am going to leave grain for a minute—that the total freight movement out of the Peace River country to

[Interprétation]

M. MacMillan: Cela dépendra du mouvement des marchandises. Il faut se rappeler que toutes les marchandises du NAR jusqu'à Edmonton ne vont pas dans l'Ouest. Il y en a une bonne partie qui s'en va vers l'Est.

M. Horner: Pouvez-vous nous donner une idée du pourcentage?

M. MacMillan: Pourcentage analytique?

M. Horner: Oui.

M. MacMillan: Je ne l'ai malheureusement pas, mais je vous le communiquerai.

M. Horner: Est-ce 50 p. 100?

M. MacMillan: J'hésiterais à donner un chiffre. Le minerai de zinc va directement au sud à Calgary.

M. Horner: Ensuite à Trail?

M. MacMillan: En effet. Il y a aussi un déplacement vers l'ouest et des exportations de céréales. D'après moi, un jour les céréales destinées à l'exportation seront transportées par l'Alberta Resources Railway.

M. Horner: Elles seront transportées par l'ARR au taux du Pas du Nid-de-corbeau quel que soit le lieu d'expédition?

M. MacMillan: Autant que je sache, oui.

M. Horner: Je parlerai encore un peu de cette question de céréales. Vous croyez donc que les céréales qui seront transportées de la région de la rivière la Paix par l'Alberta Resources Railway au tarif du Pas du Nid-de-Corbeau, constitueront, à cause du millage économisé, une épargne pour les cultivateurs de la région de rivière La Paix?

M. MacMillan: Voilà un domaine au sujet duquel je n'ai pas du tout l'intention d'exprimer une opinion, car vous savez mieux que moi, monsieur Horner, que...

M. Horner: Non, j'habite dans le sud de l'Alberta, et je ne sais rien de cette région.

M. MacMillan: Cependant vous savez que le mouvement des grains amène une augmentation des tarifs-marchandises. Il fut un temps où j'étais très au courant de la situation, mais malheureusement j'ai oublié les résultats concernant les céréales de la rivière La Paix.

M. Horner: Il y a plusieurs facteurs à considérer et je ne sais pas si c'est le moment de les examiner. Laissons les céréales de côté pour un instant. Pensez-vous que le volume total des marchandises transportées de la

[Text]

the west coast will eventually move over the ARR rather than the NAR into Edmonton?

Mr. MacMillan: That will have to be determined by a variety of circumstances. In the first place, no railway directs the ultimate interlining of its traffic. This is done by the shipper. So, it is the shipper on the NAR who determines the routing that his traffic will take to its destination. That is the first thing.

The second thing is that no doubt there will be circumstances when it will be less costly to move the traffic through Edmonton on the NAR. You must remember that the pattern of the NAR really flows east and west through the Peace River Valley, and there are points on it at which I would think the mileage is less to Edmonton than it is by any other route.

Mr. Horner: Let us take it from the point of Grande Prairie to Vancouver, for example, just to give the Committee some idea of what we are talking about, Mr. MacMillan. What would the saving be in miles by going via the ARR to a point near Hinton and then through Jasper to Vancouver rather than going by the NAR into Edmonton and then back by the CN to Vancouver? How many miles of trackage are we talking about here?

Mr. MacMillan: It is quite a considerable amount. I am just trying to remember what the mileage is.

Mr. Horner: Do you know, Mr. Vaughan? I do not know but I am going to throw out a figure. You people should know if far better than me. Would it be in the neighborhood of 500 miles?

Mr. MacMillan: Oh, no, not that far. It is over 100 miles.

Mr. Horner: It is well over 100.

Mr. MacMillan: Yes, but it is not 500.

Mr. Horner: It is not 500. I am just trying to narrow it down. Is it 250?

Mr. Vaughan: We could find out. This is capable of...

Mr. Horner: Yes, I think so, and I think it is a considerable amount.

Mr. MacMillan: I said it was.

Mr. Horner: All right. The point I am trying to make is that it is a considerable amount, and it has been a long-standing argument with the railway companies in Western Canada that mileage really does not matter in setting rates. You haul things clean out to

[Interpretation]

rivière la Paix à la côte du Pacifique le seront par l'ARR plutôt que le NAR jusqu'à Edmonton?

M. MacMillan: Les circonstances le diront. D'abord, aucun chemin de fer ne décide de l'itinéraire des marchandises qu'il transporte. C'est l'expéditeur qui décide. C'est donc l'expéditeur du NAR qui déterminera l'itinéraire que suivront les marchandises.

Deuxièmement, il y aura sans doute des cas où il en coûtera moins cher de transporter les marchandises en passant par Edmonton, par le NAR. Il ne faut pas oublier que le NAR est orienté vers l'est et l'ouest, qu'il emprunte la vallée de la Rivière La Paix et que certains points de cette ligne sont moins éloignés d'Edmonton que par tout autre itinéraire.

M. Horner: Prenons le cas de Grande Prairie à Vancouver, pour donner au Comité une idée de ce dont nous parlons. Combien de milles économiserait-on en transportant les céréales par l'AAR en passant par Hinton et Jasper, plutôt que de passer par le NAR, en passant par Edmonton, puis en empruntant le CN jusqu'à Vancouver? Quelle différence de millage y a-t-il?

M. MacMillan: Elle est assez considérable. J'essaie de me rappeler.

M. Horner: Le savez-vous, monsieur Vaughan? Je ne le sais pas, mais je pourrais vous citer un chiffre. Vous devriez être beaucoup mieux renseigné que moi. Serait-ce aux alentours de 500 milles?

M. MacMillan: Non, pas tant que cela. Un peu plus de 100 milles.

M. Horner: Bien plus de 100 milles.

M. MacMillan: Oui. Mais pas 500.

M. Horner: Non, pas 500. J'essaie de me faire une idée. Serait-ce 250?

M. Vaughan: Il doit y avoir moyen de le savoir.

M. Horner: De toute façon c'est une distance considérable.

M. MacMillan: Oui, je l'ai dit.

M. Horner: Très bien. Il s'agit donc d'une distance considérable: les compagnies de chemins de fer de l'ouest du Canada prétendent que la distance en milles ne compte pas dans l'établissement des tarifs. Vous transportez tout jusqu'à Edmonton et ensuite vous reve-

[Texte]

Edmonton and then nearly half way back to the Saskatchewan border at a lesser rate than if you were to drop them off at the Saskatchewan border to begin with.

This is the point I am making. If mileage is a criteria in setting freight rates out of the Peace River country, and if it is a considerable saving in mileage, then would the rate not be less and would the economic factors not be such that the freight movement out of the Peace River to Vancouver and the West Coast over a period of time would obviously drift to the ARR? I am not talking about mixed carload lots, I am talking about carload lots.

• 2050

Mr. MacMillan: I cannot be categorical about that and I will tell you why. Suppose it originates at a station on the Great Slave Lake Railway. It then passes onto the NAR, which is another railway, and interline arrangements will then have to be determined between these two railways.

On the routing that you are talking about—and perhaps I should take it back to Edmonton on the east routing—the traffic will have to be advanced towards destination on either the Canadian National or the Canadian Pacific and divisions of rates will have to be worked out on whichever route it goes, and it will depend upon what divisions can be agreed upon by those three different carriers before you can create a base line. In going the other way the same problems are encountered. There is the problem of the division of the through rate between the Great Slave Lake Railway, the NAR, the Alberta Resources Railway and then the Canadian National.

Mr. Horner: Yes, but do you understand the point I am trying to make . . .

Mr. MacMillan: Oh, yes, I understand completely.

Mr. Horner: . . . Mr. MacMillan, that there was no sense, unless there is going to be a freight saving to the shippers in the Peace River area, in building the railroad, in the long run, other than that it might result in the development of another industry or develop the hinterland in that area. However, that may or may not come about. Certainly it would not have had to be extended to Grande Prairie, unless there was going to be a freight saving.

Mr. MacMillan: Mr. Horner, I do not think it is incumbent upon me to defend the judgement of building the Alberta resources rail-

[Interprétation]

nez à moitié chemin jusqu'à la frontière de la Saskatchewan, à tarif inférieur à celui que vous auriez si vous laissiez les marchandises à la frontière de la Saskatchewan.

Voici mon argument: si la distance en milles est le critère suivi pour établir les tarifs-marchandises à l'extérieur du secteur de la rivière la Paix, et si cela constitue une économie importante sur le plan de la distance en milles, à ce moment-là, est-ce que le tarif ne serait pas plus bas et le facteur économique ne serait-il pas tel que le transport des marchandises de la rivière la Paix jusqu'à Vancouver et à la côte du Pacifique, pendant une période de temps serait éventuellement dérivé vers le ARR?

M. MacMillan: Je ne peux pas trancher la question comme cela et je vais vous dire pourquoi. Si vous choisissez une station sur le chemin de fer dans la région de Grand lac de l'Esclave il passe alors sur le NAR, qui est un autre chemin de fer, et il faudra alors fixer des arrangements entre ces deux chemins de fer.

Sur l'itinéraire dont vous parlez et je devrais peut-être revenir à Edmonton sur le parcours est, la circulation devra se rendre à destination en empruntant le National-Canadien ou le Pacifique-Canadien, et il faudra diviser les tarifs suivant l'itinéraire choisi. Cela dépendra des divisions que peuvent accepter ces trois différents transporteurs avant que vous ne puissiez créer une ligne de base. Si vous allez dans l'autre direction, vous rencontrez les mêmes problèmes. La question de la division des tarifs entre le chemin de fer du Grand lac de l'Esclave, le NAR, le *Alberta Resources Railway* et finalement le National-Canadien.

M. Horner: Oui, mais comprenez-vous mon argument?

M. MacMillan: Oui, tout à fait.

M. Horner: Monsieur MacMillan, à savoir qu'il était insensé, à moins qu'il n'y ait une épargne à long terme pour les expéditeurs de la rivière La Paix dans la construction du chemin de fer, autre que le développement éventuel d'une autre industrie, ce qui arrivera ou n'arrivera pas, il n'y aurait aucune raison de poursuivre la construction du chemin de fer jusqu'à Grande Prairie, à moins qu'il y ait une économie sur le taux.

M. MacMillan: Je ne pense pas, monsieur Horner, qu'il m'incombe de défendre les raisons pour lesquelles on a construit le chemin

[Text]

way. But I do remind you of what I am sure you know, that the Smoky River coal deposits have been well known in that part of the world for a long period of time and unless there was rail access the coal could not be marketed. It was by virtue of the existence of the railway that they were able to enter into a contract with a buyer to purchase in the order of 30 million tons of Smoky River coal.

Mr. Horner: And to follow that up, that coal is going to Japan for coking?

Mr. MacMillan: My understanding is that it is.

Mr. Horner: Is the CNR going to have a right-of-way to Roberts Bank?

Mr. MacMillan: We will have access to Roberts Bank, yes.

Mr. Horner: I have one further question. Thank you, Mr. Chairman, for allowing me to continue as I have.

What about the abusive charges—I call them that—of switching a car from a CP to a CN line? This may enter into this question of northern Alberta freight. We had evidence of that on our trip to the Maritimes. In Halifax evidence was given that there was a charge of \$50, a car just to switch from one track to another and I thought that was pretty high.

Surely to goodness in the jungle of railways in northern Alberta where there are five companies operating and all I presume making a profit handling freight—at least I have not seen any figures to suggest they were not—we can look forward to cheaper movement of cars from one track to another. Or was it more than \$50? Could you comment on that?

Mr. MacMillan: I suppose it is incumbent upon me to comment on the \$50 charge. My only answer to that has to be that if it is correct there were special circumstances prevailing at that location. These switching charges are basically arranged between the

[Interpretation]

de fer destiné au développement des ressources de l'Alberta. Et je vais vous rappeler une chose que vous savez très bien: c'est que les dépôts de charbon de Smokey River étaient connus dans toutes les parties du monde depuis très longtemps. Et à moins qu'il n'y ait eu un véritable accès à ces ressources, on aurait pas pu les mettre en marché. Et c'est à cause de l'existence du chemin de fer qu'on a réussi à signer un contrat de vente de l'ordre de 30 millions de tonnes pour le charbon de Smokey River.

M. Horner: Et ce charbon s'en va au Japon pour la production du coke.

M. MacMillan: Si j'ai bien compris, oui.

M. Horner: Est-ce que le National-Canadien aura accès à Roberts Bank?

M. MacMillan: Oui, nous aurons accès à Roberts Bank.

M. Horner: Alors, encore une question et je vous remercierai, monsieur le président, de m'avoir permis de poser des questions aussi longtemps. Qu'en est-il des frais abusifs, c'est ainsi que je les appelle, pour faire passer un wagon des voies du CN sur des voies du CP? Cela pourrait se produire dans le cas du Nord de l'Alberta. J'ai vu certaines preuves de ceci dans les Maritimes au cours de notre voyage: Une facture de \$80 pour déplacer un wagon d'une ligne du CP à une ligne du CN. On en a eu des preuves dans la région de l'Atlantique. Cinquante dollars seulement pour les déplacer d'un rail à un autre. Cela me paraît être un prix assez élevé. Quand on pense à la jungle des chemins de fer dans le Nord de l'Alberta où il y a cinq compagnies de chemins de fer différentes, et où toutes font des profits en transportant des marchandises, je n'ai pas vu de chiffres nous permettant d'en douter, nous devrions avoir des frais moins élevés pour le changement de voies. Ou alors, cela coûte-t-il plus de \$50?

M. MacMillan: Je suppose qu'il me revient de faire un commentaire sur ce tarif de \$50. Tout ce que je peux dire, c'est que si c'est exact, il y avait certainement des circonstances particulières à cet endroit. Les frais de déplacement de ce genre-là sont fixés généra-

• 2055

two trans-continental railways, they reflect local circumstances and whereas we may be on the receiving end in one place we are on the paying end in another, and intermixed with it all is the problem which exists by an industry being inside what is called switching

lement, entre les deux chemins de fer trans-continents et reflètent les circonstances particulières qui prévalent à l'endroit où se fait ce transfert. Nous pouvons recevoir l'argent, mais d'autre part aussi, nous avons à payer et ceci est relié aussi à un problème qui

[Texte]

limits or outside what is called switching limits and the practicalities of making the transfer.

Mr. Horner: That is a good bit of verbiage. It does not really clear the matter up whether or not the charge is abusive in respect of any one given industry—and there was a given industry which felt that the charge was abusive in the Maritime area. Is there any formula or rule you use?

Mr. MacMillan: If you give me the particulars I will have an enquiry made and we will justify the charges for you.

Mr. Horner: All right, I will give you the particulars before the evening is out.

Mr. MacMillan: All right.

Mr. Horner: But I want you to investigate it for the company's sake, not for mine. I do not have any interest at all in the company other than they are making a contribution to the employment of Canadians. That is the only interest I have as a member of Parliament.

I will follow any further questions at this time.

Mr. Turner (London East): Regarding the boxcar shortage, is it not true that the big shippers order more cars than they can use and then they use them for storage purposes?

Mr. MacMillan: That is frequently the problem. The problem is aggravated by the great variety of situations. Our own people frequently have cars on hand and Mr. Bowra and I spend a great deal of time ensuring that they are able to look after their big shippers. Also, there are instances in which loads going in are not offloaded as quickly as they might be—they will wait to exhaust the free days. Then they will on occasion partially load cars, not complete them and bill them so that we can get them out. This is very real.

Mr. Turner (London East): Do you clean out all cars? I understand you clean out the cars of Kelloggs and Labatts but not others—you make them clean their own cars. Do you think this is fair?

Mr. MacMillan: Yes, that is correct. There are some instances in which the industry prefers to clean its cars and there are some places where their plants are so isolated that we may pay them to clean the cars.

[Interprétation]

se pose lorsqu'une industrie est à l'intérieur des limites de triage ou en dehors de ces limites et de la façon dont s'effectue ce triage.

M. Horner: En tout cas, c'est un beau verbiage. Mais, ça ne règle pas grand chose, aux fins de savoir si ces frais sont abusifs ou non.

J'aimerais savoir si le tarif est abusif pour une industrie quelconque. Il y a un exemple d'une industrie qui trouvait en effet que les frais étaient exagérés dans la région atlantique. Et je me demandais si oui ou non, il y avait une formule, une règle ou une norme?

M. MacMillan: Si vous voulez me donner les précisions requises, je pourrai faire enquête pour justifier ce tarif devant vous.

M. Horner: Très bien, je vous donnerai les précisions avant la fin de la soirée.

M. MacMillan: C'est bien.

M. Horner: Mais, je veux que vous fassiez enquête dans l'intérêt de la compagnie, pas pour moi. Je n'ai aucun intérêt dans cette compagnie autre que celui voulant que cette entreprise fournisse des emplois à des Canadiens. C'est le seul intérêt que j'ai en tant que député.

Je n'ai plus d'autres questions pour l'instant.

M. Turner (London-Est): Au sujet des wagons de marchandises, est-il vrai que des gros expéditeurs commandent plus de wagons qu'ils n'en ont besoin et qu'ils s'en servent comme entreposage?

M. MacMillan: Ça arrive bien souvent. Le problème s'aggrave du fait qu'il se présente différentes situations. Même chez nous, on a des wagons à notre disposition et nous consacrons beaucoup de temps à étudier cette question pour être certains que nous sommes capables de nous occuper des gros expéditeurs. Et il y a aussi des cas où les cargaisons ne sont pas déchargées aussi vite qu'elles pourraient l'être. On essaie d'épuiser les journées sans travail. On aura aussi des wagons à moitié chargés que l'on expédie afin que nous ne puissions pas les faire sortir des gares.

M. Turner (London-Est): Est-ce que vous nettoyez tous les wagons. Vous nettoyez les wagons de Kellog, de Labatt, et non les autres. Vous ne les forcez pas à les nettoyer? Trouvez-vous cela normal?

M. MacMillan: Oui, c'est vrai. Dans certains cas, l'entreprise préfère nettoyer ses propres wagons. Dans d'autres cas, les entreprises sont tellement éloignées que nous les payons pour que le nettoyage se fasse.

[Text]

Mr. Turner (London East): The Canada Crushed Stone at Dundas, Ontario, is a big shipper of crushed stone. You said you were interested in the hauling of stone and gravel. Are they endeavouring to get special rates for stone shipped by the CNR to the Toronto area?

Mr. MacMillan: I do not know but we would be happy to find out about that and let you know.

Mr. Turner (London East): Would this contract amount to \$500,000 to \$750,000?

Mr. MacMillan: I really cannot tell you. I have no knowledge of this and I do not think there is anyone here with me that does, but we will be delighted to find out about it.

Mr. Turner (London East): What amount was shipped in the Toronto area from the upper quarrie at Canada Crushed Stone last year?

Mr. MacMillan: We will find that out for you.

Mr. Turner (London East): What is the 1969 forecast of shipments out of Canada Crushed Stone?

Mr. MacMillan: We will look at these questions.

Mr. Turner (London East): I have a further question. Do you not think it unrealistic to insist that the stone from the upper quarrie, where there were no railway facilities, be included in this agreement for the special rate?

• 2100

Mr. MacMillan: I do not know that I understand that. If there is no railway facility, then how could we get this.

Mr. Turner (London East): They had to haul it by truck, and you were insisting on this special rate.

Mr. MacMillan: I am in a zone where I have to speculate because I do not know the circumstances. But it could be that to obtain the benefit of the reduced rate they have to give us a predetermined total tonnage to bring them into harmony with other shippers of crushed stone in global amounts. That could be the explanation.

Mr. Turner (London East): I want to get into signals, which govern freight trains and also passenger trains. What was the reason

[Interpretation]

M. Turner (London-Est): La *Canada Crushed Stone* de Dundas, Ontario est un gros expéditeur de pierres. Et je crois que la société jouit d'un tarif spécial pour les pierres concassées expédiées par le CN dans la région de Toronto?

M. MacMillan: Je n'en sais rien. Mais nous allons nous renseigner et nous vous mettrons au courant.

M. Turner (London-est): Ce contrat représente environ de \$500,000 à \$780,000?

M. MacMillan: Je ne peux vraiment pas vous le dire. Je ne suis pas au courant. Et je pense qu'aucun de ceux qui m'accompagnent aujourd'hui ne l'est non plus. Mais nous pourrions nous renseigner.

M. Turner (London-est): L'an dernier, combien de tonnes de pierres concassées a-t-on expédiées depuis la carrière supérieure de la *Canada Crushed Stone*?

M. MacMillan: Nous vous donnerons ces chiffres.

M. Turner (London-est): Quel montant prévoit-on pour 1969 pour l'expédition de pierres concassées à partir de la *Canada Crushed Stone*?

M. MacMillan: Nous allons étudier toutes ces questions.

M. Turner (London-est): Est-ce que vous ne pensez pas que c'est peu réaliste d'appliquer un tarif spécial pour les produits en provenance de la carrière supérieure où il n'y a pas d'installations ferroviaires?

M. MacMillan: Je ne comprends pas votre question. S'il n'y a pas de service de chemins de fer, comment pouvons-nous avoir ça?

M. Turner (London-est): Il faut les déplacer par camion et vous insistez sur ce tarif spécial.

M. MacMillan: Je suis dans le domaine de la spéculation parce que je ne connais pas les circonstances, mais il se peut que pour obtenir un tarif réduit, la société doit nous donner un tonnage global semblable à celui des autres expéditeurs de pierres concassées. Cela pourrait être l'explication.

M. Turner (London-est): J'aimerais maintenant parler de la signalisation pour les trains de marchandises et de voyageurs. Quelle est

[Texte]

for the recent meeting where all the headend local chairmen were called into Toronto to discuss the ABS and CTC signals.

Mr. MacMillan: Mr. Bowra did not know they were called in, I am sorry.

Mr. Turner (London East): In your opinion, are these CTC signals foolproof?

Mr. MacMillan: Foolproof?

Mr. Turner (London East): Yes.

Mr. MacMillan: They are the closest thing to it that we know.

Mr. Turner (London East): But they are not 100 per cent foolproof, are they?

Mr. MacMillan: We think they are 100 per cent, but there was one instance of which I have knowledge where it was wired incorrectly, or might have been, but there was nothing the matter with it mechanically.

Mr. Turner (London East): Can they take these signals away from you at 80 miles an hour?

Mr. MacMillan: You said they take them away from you at 80 miles an hour?

Mr. Turner (London East): It has happened to me four times. At this meeting where the head end local chairmen were called in at Toronto, was the statement made by a company official that the reason the signals are not of a uniform location was to save a half a million dollars—this is on the Oakville sub?

Mr. MacMillan: Is this the new signal system?

Mr. Turner (London East): Yes.

Mr. MacMillan: I would doubt that very much, but I do not know.

Mr. Rock: Can you give us some information: what does he mean by "the signal was taken away from him"?

The Chairman: You will have a chance to put your question, Mr. Rock. Carry on, Mr MacMillan.

Mr. Turner (London East): For the information of the member, a train may be running along at 80 miles an hour when a signal is green and suddenly it flashes red. They say it cannot happen, but it has happened.

Do the officials of the company realize that with the signals placed on a mast to the outside of the rail that in the bad weather or

[Interprétation]

la raison de la réunion récente concernant les signaux ABS et CTC? Est-ce que vous avez la réponse à cette question?

M. MacMillan: M. Bowra n'a pas eu connaissance de cette réunion, je m'excuse.

M. Turner (London-est): A votre avis, est-ce que ces signaux sont absolument sûrs?

M. MacMillan: Absolument sûrs?

M. Turner (London-est): Oui.

M. MacMillan: C'est l'approche la plus parfaite que je connaisse.

M. Turner (London-est): Mais pas à 100 p. 100.

M. MacMillan: Je pense qu'ils sont sûrs à 100 p. 100, mais il y a eu un cas où il y a eu une installation défectueuse des fils, de câbles, cela n'avait rien à voir avec le fonctionnement du système.

M. Turner (London-Est): Peuvent-ils passer ces signaux à 80 milles à l'heure?

M. MacMillan: Vous avez dit à 80 milles à l'heure?

M. Turner (London-Est): Cela m'est arrivé quatre fois. A cette réunion où les chefs syndicaux des manœuvres se sont rencontrés à Toronto, un représentant de la direction a déclaré que la raison pour laquelle les signaux ne sont pas placés à des emplacements uniformes, était une raison économique afin d'épargner un demi-million de dollars. Est-ce ceux du tunnel d'Oakville?

M. MacMillan: Vous parlez du nouveau système de signaux?

M. Turner (London-Est): Oui.

M. MacMillan: J'ai des doutes à cet égard mais je n'en sais rien.

M. Rock: Qu'est-ce que l'on veut dire par ces signaux qui ont été passés, on ne comprend pas?

Le président: M. Rock, vous poserez vos questions plus tard. M. MacMillan.

M. Turner (London-Est): Pour votre gouverne, si un train roule à 80 milles à l'heure, et que le signal est vert, et tout d'un coup il devient rouge. On dit que ça ne peut pas se faire, mais c'est déjà arrivé.

Est-ce que les responsables des compagnies se rendent compte que l'emplacement des signaux sur un mât à l'extérieur des rails,

[Text]

bright sunlight only one of the engine crew can see and report the aspects of that signal? These are questions that have come up.

Mr. MacMillan: That is not our problem, there are problems with the sun, we know this, but we do not know how to control them because the sun does get in the way.

Mr. Turner (London East): Yes, but you still expect the crews to maintain the scheduled speed.

Mr. MacMillan: Yes, yes we do.

Mr. Turner (London East): If something happens then you say, "This is it." Does the company realize that the fireman that was on the Oakville-Tempo wreck was held out of service because he did not see the signal himself? Only the engineer saw that signal.

Mr. MacMillan: I did not know that. Mr. Bowra may.

Mr. Turner (London East): Do the officials of the company not realize that they are creating an impossible situation for the crews to operate safely and properly?

Mr. MacMillan: I find it very difficult to believe that, for this reason: as you probably know, I personally have sessions very frequently with the head end people and we have a very good rapport. They have never hesitated to come and tell me about conditions of the nature that you are talking about and we discuss them and we do something about it. This particular situation to which you are referring has not been brought to my attention by them, and I would be very happy to see them at any time and discuss it.

• 2105

Mr. Turner (London East): I know since this Tempo wreck a lot of the fellows are leery of those signals through Oakville, and so am I. I would not gamble my life on them anymore, because it can happen. It happened at Copetown and that signal was wrongly wired for 20 years or more.

These are things that crop up and when a situation or accident happens then they blame the crews. These things do not come out. I know the fellows are upset about these things.

Mr. MacMillan: Normally those are the circumstances in which I learn about it.

Mr. Turner (London East): Thank you very much, sir.

[Interpretation]

veut dire qu'en cas de soleil très fort ou en cas de mauvais temps, on ne voit pas le signal? Voilà les questions qui me viennent à l'esprit.

M. MacMillan: Ce n'est pas notre problème. Nous savons qu'il y a des problèmes avec le soleil mais nous ne savons pas comment les contrôler parce que le soleil, ma foi, se place dans votre chemin.

M. Turner (London-Est): Et vous voulez néanmoins que le train roule à la vitesse requise?

M. MacMillan: Bien sûr, nous le voulons.

M. Turner (London-Est): Si quelque chose ne va pas, eh bien tant pis. Est-ce que vous vous rendez compte que le mécanicien qui conduisait le train lors de l'accident d'Oakville-Tempo fut suspendu de ses fonctions parce qu'il n'avait pas vu le signal lui-même et que seul l'aide-mécanicien l'avait vu.

M. MacMillan: Je ne savais pas, peut-être que M. Bowra est au courant.

M. Turner (London-Est): Est-ce que vous vous rendez compte que l'on crée une situation impossible pour que le personnel du train puisse travailler en toute sécurité?

M. MacMillan: J'ai beaucoup de difficulté à croire cela, parce que j'ai personnellement des réunions très fréquentes avec ces gens. Nous avons de très bonnes relations avec le personnel roulant. Ils n'hésitent jamais à venir me parler des conditions dont vous m'entretenez. Nous en discutons et nous faisons le nécessaire. Dans ce cas particulier, qui n'a pas été porté à ma connaissance, je serais très heureux de discuter avec le personnel de cette question.

M. Turner (London-Est): Je sais que depuis l'accident de Tempo qu'il y a un grand nombre de mécaniciens qui sont soupçonneux à l'égard des signaux qui jalonnent la traversée d'Oakville. Je ne risquerai pas ma vie sur ces signaux, parce qu'il peut encore survenir une erreur. C'est arrivé à Copetown où un signal avait été mal connecté pendant plus de vingt ans. Ce sont des choses qui se présentent et lorsqu'il y a un accident, alors on blâme l'équipage, on ne parle pas des signaux. Je sais que les mécaniciens sont préoccupés par ces problèmes.

M. MacMillan: C'est en général de ces cas dont j'entends parler.

M. Turner (London-Est): Merci beaucoup, monsieur.

[Texte]

The Chairman: Are you finished, Mr. Turner?

Mr. Turner (London East): Yes, thank you.

The Chairman: Mr. Gillespie.

Mr. Gillespie: Mr. Chairman, I would like to ask Mr. MacMillan some questions about innovation. The annual report lays great stress on increased productivity and I think that we all share the same feelings. This is a marked improvement. Productivity has been assigned increasing attention in the whole question of research and innovation.

In several places in the report under Marketing Services, and later under Research and Development, inplant technical research is given prominence.

Has company encouraged Canadian manufacturers of equipment to innovate to provide ways of doing things better?

Mr. MacMillan: Yes, we do and we co-operate with them in this: particularly on the freight equipment side there are conversations going on intermittently all the time about ways and means of doing this better.

Mr. Gillespie: In what sorts of ways do you do this? Do you give contracts for research and development projects to Canadian manufacturers?

Mr. MacMillan: Not per se, but we do enter into arrangements with various equipment manufacturers to carry on experimental activity jointly and in collaboration one with the other.

Mr. Gillespie: Are there examples of how this is worked out successfully that you can mention to the Committee?

Mr. MacMillan: There have been several types of freight equipment where this has been the result where we have, in collaboration with car builders, changed the design and varied the methodology of treatment of problems, and appliances on rolling stock.

Mr. Gillespie: But is this of basic Canadian design or are these improvements imported designs made under licence by Canadian manufacturers?

Mr. MacMillan: No, I would think there are just as many Canadian improvements as imported designs. There are imported designs which are brought in by equipment manufacturers and manufactured in Canada under licence from the United States or from parts of Europe.

[Interprétation]

Le président: Avez-vous fini monsieur Turner?

M. Turner (London-Est): Oui, merci.

Le président: Monsieur Gillespie.

M. Gillespie: Monsieur le président, j'aimerais poser quelques questions à M. MacMillan à propos des nouveautés. Le rapport annuel s'étend avec emphase sur l'accroissement de la productivité. Nous avons je crois, les mêmes sentiments. Il y a une grosse amélioration de la productivité. On fait beaucoup de recherches, d'innovations.

A plusieurs endroits, dans le rapport en ce qui concerne les services de commercialisation, et la recherche et le développement. On parle beaucoup de l'implantation de la recherche technique. Est-ce que la compagnie a encouragé les fabricants d'équipement canadiens d'innover, de fournir de nouvelles façons de mieux faire les choses?

M. MacMillan: Oui, nous coopérons avec ces gens, surtout en ce qui concerne l'équipement pour le transport des marchandises. Il y a constamment des entretiens à ce sujet afin d'améliorer les services.

M. Gillespie: Comment faites-vous? Vous donnez des contrats en matière de recherche et de développement aux fabricants canadiens?

M. MacMillan: Non, pas en soi, mais nous prenons des dispositions avec différents fabricants d'équipement pour qu'ils poursuivent des activités expérimentales conjointes.

M. Gillespie: Est-ce que vous pouvez mentionner des exemples de réussite dans ce domaine?

M. MacMillan: Il y a plusieurs types d'équipement pour le transport des marchandises où nous avons, en collaboration avec les constructeurs, modifié la conception et modifié la méthodologie et le traitement des problèmes, et de la technologie du matériel roulant.

M. Gillespie: Est-ce qu'il s'agit de matériel de conception étrangère ou de conception canadienne?

M. MacMillan: Il y a des deux. Il y a autant d'améliorations sur les conceptions étrangères que sur les canadiennes. Il y a aussi des constructions canadiennes réalisées à partir de licences européennes ou américaines.

[Text]

Mr. Gillespie: Would you say one of your basic responsibilities, as a major Canadian user of equipment, would be to sponsor an original Canadian innovation which might then be exported to the total North American market?

Mr. MacMillan: Yes, we do and we have done this too. We hold the patents to, I think, the most modern electronic railway scale, for example, which was devised by our own research and Development Department and it is being manufactured under licence throughout North America.

We also have a variety of other instruments which we have perfected and which are being manufactured and sold. We have our own laboratories, as you probably know, and we have a team of people who devote their entire time to just this type of activity.

Mr. Gillespie: There is a feeling in certain quarters that here we have a major industry, the transportation industry and the railway industry, and we have not used it to sponsor original Canadian innovations. We have not

• 2110

been able to use it to tackle and exploit the North American market and that, in fact, very little in the way of Canadian design is being exported and used in the United States; that it has been almost entirely the other way around. Would this not be a fairly accurate description of the situation in Canada?

Mr. MacMillan: No, I do not think it is. These things are all relative, of course, and it would be unusual if we exported more to the United States in this field than in the reverse direction, but there are several appliances designed in Canada, manufactured in Canada which are sold in the United States. In some instances they have done the reverse of what has been done in American manufacturers having granted licences for the manufacture of their product in Canada, and we do have some Canadian designs being manufactured under licence in the United States.

I am thinking now of a very important piece of railway maintenance equipment which was developed, as nearly as I know, entirely by a Canadian company. It is now being manufactured by that company in the United States and is enjoying very wide sales.

Mr. Gillespie: Would you agree with the policy you have described of the CNR to encourage this kind of innovation. Would you agree that Canadian companies that are prepared to innovate can look forward to your support so that Canada as a whole may

[Interpretation]

M. Gillespie: Pensez-vous que l'une de vos responsabilités en tant qu'utilisateur majeur au Canada serait d'encourager les innovations canadiennes originales qui pourraient être exportées sur tout le marché nord-américain.

M. MacMillan: Oui, nous avons fait cela aussi. Nous avons des brevets pour la balance électronique la plus moderne mise au point par notre département de recherches et de développement et qui est fabriquée sous licence à travers toute l'Amérique du Nord. Nous avons aussi toutes sortes d'instruments que nous avons perfectionnés, qui sont fabriqués et vendus. Nous avons nos propres laboratoires comme vous le savez probablement. Nous avons une équipe de personnes qui consacrent tout leur temps à ces activités.

M. Gillespie: On pense dans certains milieux qu'il s'agit là d'une industrie majeure, l'industrie des chemins de fer, et nous ne nous en sommes pas servis pour encourager des innovations originales cana-

diennes. Nous n'avons pas exploité le marché nord-américain et en fait, très peu des conceptions canadiennes ont été exportées aux États-Unis. C'est tout à fait le contraire. Est-ce que ce n'est pas là une description exacte de la situation au Canada?

M. MacMillan: Non, je ne crois pas. Tout cela est relatif. Ce serait vraiment bizarre si on exportait vers les États-Unis plus de matériel que nous en importons, mais il y a toutes sortes d'instruments, d'installations conçues au Canada qui sont vendus aux États-Unis. Dans certains cas, on fait le contraire de ce qui se fait aux États-Unis. Il y a des conceptions canadiennes qui sont fabriquées aux États-Unis. Je pense à une machine qui a été mise au point entièrement par une compagnie canadienne. C'est un équipement d'entretien pour les chemins de fer très important et qui est maintenant fabriqué par cette compagnie aux États-Unis et qui se vend très bien.

M. Gillespie: Seriez-vous d'accord avec cette politique du CN, que vous avez décrite, d'encourager ce genre d'innovations? Conviendriez-vous que les compagnies canadiennes qui sont prêtes à innover peuvent compter sur votre appui, afin que le Canada dans

[Texte]

expect a larger export market of railway products in the United States in the future?

Mr. MacMillan: Yes, we are quite prepared and eager to co-operate with anybody who has a worthwhile idea or an innovation.

The Chairman: Mr. Skoberg.

Mr. Givens: Excuse me, Mr. Chairman, on a point of order. I would like to remind the Chair that it is almost 12 hours since I asked my questions and I have been sort of shunted aside. I would just like to bring to your attention that before this evening is over I would like to have some answers. I have listened patiently to some members who have taken a long time in their interrogations. I would be very disappointed if all the brass were here from the CNR and I did not get an answer to my questions.

An hon. Member: They will be back Thursday.

The Chairman: Mr. Skoberg if you agree to wait a minute...

Mr. Givens: Yes, well, I will not be back Thursday.

The Chairman: ...I think they are prepared to give the answer to Mr. Givens.

Mr. Givens: I was asking Mr. MacMillan whether he or the members of his staff would be good enough to get me an up-to-date progress report on what is happening on the CN-CP properties in Toronto. I am interested in knowing whether the differences that existed between CN and the Canadian Pacific and the terminal railways and the Toronto Harbour Commissioners have been ironed out. I am interested in knowing when, after seven years of activity, the pile-drivers and the bulldozers are going to be in and things of that nature. I think development there should be imminent. We are talking about something very big here, an order of magnitude of a city within a city. Probably the project that will go in or the number of projects that will go in will be worth at a minimum about \$1 billion. This is very vital to Metropolitan Toronto. It would be a shame to close his meeting off tonight without the representatives from Toronto knowing what is going on there because it has been taking a long time.

Mr. MacMillan: May I proceed?

[Interprétation]

l'ensemble puisse compter sur un plus grand marché d'exportation de produits ferroviaires aux États-Unis à l'avenir.

M. MacMillan: Nous sommes prêts à coopérer avec n'importe qui, s'il a une idée ou une innovation valable, et nous sommes anxieux de le faire.

Le président: Monsieur Skoberg.

M. Givens: Excusez-moi, monsieur le président, rappel au Règlement. J'aimerais rappeler au président que ça fait douze heures que j'ai posé mes questions et j'ai quelque peu été mis au rancart. J'aimerais simplement vous rappeler que j'aimerais avoir des réponses avant la fin de la soirée. Certains députés ont eu des questions fort longues et j'ai écouté patiemment. Je serais très déçu si je n'avais une réponse alors que la haute direction du CN est ici.

Une voix: Ils reviendront jeudi.

Le président: Monsieur Skoberg, si vous pouvez attendre un instant...

M. Givens: Oui, voyez-vous, je ne reviens pas jeudi.

Le président: Je pense qu'ils sont prêts à donner la réponse à M. Givens.

M. Givens: J'avais demandé à M. MacMillan si lui-même ou les membres de son personnel pourraient me faire tenir un rapport à jour de ce qui se passe sur les propriétés du CN et du CP à Toronto. Je voudrais savoir si les différends qui existaient entre le CN, le CP, les chemins de fer terminaux et la Commission du port de Toronto ont été réglés? Je voudrais savoir si après 7 années d'activité si on va commencer à travailler avec les sonnettes et les béliers mécaniques? Nous parlons de quelque chose de très important. C'est une ville à l'intérieur d'une ville. Le projet ou le nombre de projets qui y entreront vaudront 1 milliard de dollars.

C'est très important pour le Toronto métropolitain. Ce serait dommage de terminer cette séance, ce soir, sans que les représentants de Toronto sachent ce qui se passe là-bas parce que cela a pris beaucoup de temps.

M. MacMillan: Vous me permettez de procéder.

[Text]

An hon. Member: As big as Place Ville Marie?

Mr. Givens: You could put 20 Place Ville Maries in here.

Mr. MacMillan: You will recall that we have had this under discussion for three or four years . .

Mr. Givens: Longer than that.

Mr. MacMillan: . . or perhaps longer than that, and we did have problems which flowed from the complexity of the titles to the land at this location. Those problems have been resolved and as a result we have been able—using the word “we” as descriptive of the Canadian National and the Canadian Pacific—to consolidate a total area of about 190 acres. This extends on the south side of

• 2115

Front Street, about one-quarter of a mile wide, perhaps, and about a mile and one-quarter long. It embraces the present site of the Toronto station and the other railway facilities which are behind it; all of which lie to the north of the Gardiner Expressway.

As I said, the title problems have been resolved. There has been a company incorporated which is owned jointly by Canadian National and Canadian Pacific. We are in the throes now of designing a new transportation centre which will be erected south of the present station and over towards the Gardiner Expressway. This, we presently contemplate, will house both transcontinental railways; the Ontario Government's Go Transit Service, the commuter service; we expect that the metropolitan Toronto subway will have a station there; we expect also that there will be a bus terminal there, and there will be facilities which will lend themselves to use in conjunction with Malton Airport and/or any other airport which is built.

This basically is a vertical development with much of the facilities I have described being below ground, below grade, as we now know it. Contiguous to that will be housed the Canadian National personnel presently in Toronto who are in part in the station and in other buildings in the vicinity, and the Canadian Pacific Railway personnel, and perhaps some others in this particular location; those involved in the transportation business. The construction of this facility will enable the present Union Station to be demolished and removed and in its location will be erected office buildings of one kind and another. I think it is realistic to anticipate that there will be a major hotel in the development. I think it is probably inevitable that there will

[Interpretation]

Une voix: Aussi gros que Place Ville-Marie?

M. Givens: Vous pourriez y mettre 20 Place Ville-Marie.

M. MacMillan: Vous vous souviendrez que nous avons discuté de cela depuis trois ou quatre ans . .

M. Givens: Plus longtemps que cela.

M. MacMillan: . . ou peut-être même plus longtemps, et que nous avons eu des problèmes découlant de la complexité des titres de propriétés à ces endroits. On a réglé ces problèmes. Et en disant «nous», cela veut dire le CN et le CP. Nous avons pu ainsi consolider une surface totale de 190 acres qui s'étendent au sud de la rue Front, sur environ un quart de mille de largeur et un mille et quart de

longueur. Cela comprend la gare actuelle de Toronto et les autres installations ferroviaires qui sont derrière la gare, et le tout est au nord de la voie rapide Gardiner.

Comme je l'ai dit, les problèmes de titres ont été réglés; on a incorporé une compagnie qui appartient conjointement au Pacifique-Canadien et National-Canadien et nous sommes en train maintenant de concevoir un nouveau centre de transport, qui sera construit au sud de la gare actuelle, en allant vers la voie rapide Gardiner. Nous pensons que cela pourra loger les deux réseaux transcontinentaux, le *Go Transit Service* du gouvernement ontarien, le service voyageurs de banlieue, et nous croyons que le Toronto métropolitain, y aura probablement une station de métro; il y aura aussi, nous l'espérons, un terminus d'autotcars et aussi des services qui se prêteraient au transport entre l'aéroport de Malton ou tout autre aéroport qui serait construit.

C'est un développement vertical avec une grande partie des installations en dessous du niveau du sol. À côté de cela, il y aura le bureau du personnel du National-Canadien, qui se trouve à présent dans la gare et dans d'autres édifices, ainsi que le personnel du CP et peut-être même quelques autres qui s'occupent de transport. La construction de cette installation permettra la démolition de la gare Union et sur son emplacement seront érigés des immeubles à bureaux de genres variés. Je crois qu'il est réaliste de présumer qu'il y aura un hôtel important dans ce développement. Il y aura aussi un centre de congrès rehaussé et agrandi, et je crois que là nous pourrions voir une ville à l'intérieur d'une ville. À l'ouest de cela et en se dirigeant vers

[Texte]

be enhanced and enlarged convention facilities. I think here we will be seeing a city within a city which is the phrase that you used.

To the west of this and down towards where our present passenger facilities are, which are very old, there will be housing accommodation under the masterplan that we now have. It will be built on a plateau which will be roughly the elevation of the present track and as such it will have a very good view of Lake Ontario.

We think the by-products of all of this, and the development, also, will probably take 10 years to complete and perhaps longer, depending on how it comes into being. We think it will have a major impact on the redevelopment of the land between the Gardiner Expressway and the actual shore of the lake and that we will see quite a different environment prevailing there. We also think the probabilities are that it will extend west along the shore of the lake and that it is not beyond the realm of possibility that the Exhibition Grounds will become an integral part of the whole development.

Mr. Givens: Has the deal with CBC been finalized?

Mr. MacMillan: No, it has not been, not as of when I left Montreal.

Mr. Givens: How soon will all the things be imminent, do you think?

Mr. MacMillan: We hope to have the initial planning completed some time this summer and the probabilities are that work will begin in the early fall.

Mr. Givens: Do you feel there will be any intervention required by the federal government at all from a legislative standpoint or a financial standpoint?

• 2120

Mr. MacMillan: At this moment, I do not know of anything contemplated or required.

Mr. Givens: Are you really giving this top priority as far as all your capital expenditures and plans are concerned?

Mr. MacMillan: Oh, yes, this is very much in the order of things to be done.

Mr. Allmand: I have a supplementary question, Mr. Chairman. Mr. MacMillan, something you said disturbed me a bit when you were describing the office buildings that were

[Interprétation]

l'endroit où se trouvent nos services voyageurs actuels, qui sont très anciens, il y aura des logements dans le plan-cadre que nous avons. Ils seront construits sur un plateau qui aura la hauteur de la voie actuelle, ce qui donnera une très belle vue sur le lac Ontario.

Le sous-produit de tout cela, et nous pensons aussi que le développement ne sera pas achevé avant 10 ans, peut-être même plus, cela dépend de bien des choses, mais nous pensons que ce développement aura une incidence importante sur le redéveloppement du terrain entre la voie rapide Gardiner et la rive du lac, et qu'il y aura un milieu là tout à fait différent. Nous pensons aussi qu'il y aura probablement une extension vers l'ouest, le long de la rive du lac, et il n'est pas impossible que les terrains de l'Exposition feront partie intégrante de ce développement.

M. Givens: Est-ce que la transaction avec Radio-Canada a été mise au point?

M. MacMillan: Non, du moins pas quand j'ai laissé Montréal.

M. Givens: Quand est-ce que tout cela sera imminent?

M. MacMillan: Nous espérons que la planification initiale sera terminée cet été et il est possible que les travaux commenceront tôt cet automne.

M. Givens: Est-ce qu'il faudra une intervention du gouvernement fédéral du point de vue législatif ou financier?

M. MacMillan: Non, pas pour l'instant; je ne crois pas qu'on en envisage ou qu'on en ait besoin.

M. Givens: Mais donnez-vous la première priorité à cela en ce qui concerne vos plans et vos dépenses en immobilisations?

M. MacMillan: Oui. Je parle des choses à faire.

M. Allmand: J'ai une question supplémentaire, Monsieur le président. Monsieur MacMillan, il y a une chose qui m'a un peu inquiété, lorsque vous avez décrit les immeu-

[Text]

to go up. You said that this office building would house the CNR and CPR offices. Have you made any plans or do you contemplate moving the head office of the CNR from Montreal to Toronto?

Mr. MacMillan: No, no, I did not say that really. I said that office accommodation will be provided contiguous to this transportation centre for the Canadian National personnel. These are the people in Toronto. We have a substantial staff there as does the CPR. It is our regional headquarters.

Mr. Allmand: You have no plans, or you are not considering moving your head office to Toronto?

Mr. MacMillan: No.

Mr. Gillespie: Mr. Chairman, I have a supplementary. It has to do with the questions we have been asking here. We are talking about a billion dollar development over a period of 10 years or more, what will the CN's equity be in the billion dollars? What part of the billion dollars would be CN's equity?

Mr. MacMillan: It will not emerge in that form. Do you mean how much money we plan to invest in it as a Corporation?

Mr. Gillespie: Right. You speak of a billion dollar development. What part of that will be CN equity and what part will be borrowings by the CN?

Mr. MacMillan: What we expect to be able to do is basically this. This land is very valuable and we own it. We anticipate that we will be able, through the use of the lands which will be under the control of the new company, to finance the construction of such segments of the development as we do ourselves. I am talking about the development company that we have created for this purpose.

Quite conceivably, other segments will be developed by other developers, and they will have the problem of raising their own capital.

When I used the figure of \$1 billion I was attempting to put an approximate price ticket on the cost of the entire construction.

Mr. Gillespie: Let us put it in terms of what percentage of the equity the CN will have.

Mr. MacMillan: Fifty per cent.

[Interpretation]

bles à bureaux qui seraient construits. Vous avez dit que cet immeuble à bureaux logerait les bureaux du CN et du CP. Est-ce que vous avez fait des plans ou est-ce que vous envisagez de déplacer le siège social du CN de Montréal à Toronto?

M. MacMillan: Non, j'ai dit qu'il y aurait des bureaux à côté de ce centre de transport pour le personnel du National-Canadien qui se trouve à Toronto. Ce sont les gens qui se trouvent à Toronto. Nous n'y avons un personnel considérable, tout comme le CP. C'est notre administration centrale régionale.

M. Allmand: Mais vous n'envisagez pas de déplacer le siège social à Toronto?

M. MacMillan: Non.

M. Gillespie: Monsieur le président j'ai une question supplémentaire concernant les questions qui ont été posées ici. Nous parlons de développement de 1 milliard de dollars sur une période de 10 ans: quelle sera la participation du CN dans le milliard de dollars?

M. MacMillan: Non, ce ne sera pas de cette façon que cela se présentera. Voulez-vous dire combien nous allons investir dans cela en tant que société?

M. Gillespie: Oui. Vous parlez d'un développement de 1 milliard de dollars. Quelle partie sera la participation du CN et quelle part représentera des emprunts par le CN?

M. MacMillan: Ce que nous espérons faire, est essentiellement ce que voici. Ce terrain vaut beaucoup d'argent et nous en sommes propriétaires. Par conséquent, nous espérons, grâce à l'utilisation de ces terrains, qui seront sous le contrôle de la nouvelle compagnie, pouvoir financer les aménagements que nous allons faire nous-mêmes. Je parle de la compagnie d'expansion que nous avons créée à cette fin.

Il est concevable que d'autres segments seront mis au point par d'autres entreprises, qui devront trouver leurs propres capitaux.

Ce chiffre d'un milliard de dollars était simplement pour vous donner une idée du prix pour l'ensemble de la construction.

M. Gillespie: Disons, quel pourcentage des capitaux investis appartiendra au CN?

M. MacMillan: 50 p. 100.

[Texte]

Mr. Gillespie: Do you expect to have to raise additional capital to secure this percentage equity.

Mr. MacMillan: No.

Mr. Gillespie: Either in the form of equity capital or in the form of debt capital?

Mr. MacMillan: No; because, as I said a moment ago, our equity is there in terms of the value of this land, which is very, very great.

The Chairman: Could we move to the express now? Are you still on freight rates, Mr. Skoberg?

Mr. Skoberg: Mr. Chairman, I am sure that unless some consideration is given to the western and Maritimes economies, "Hogtown" will not have to worry about that development, because there are some priorities out west that are more important at this particular time.

Mr. Givens: In Toronto we have been getting 60,000 additional people a year for the past 20 years ...

The Chairman: Order, please. Mr. Skoberg has the floor.

Mr. Skoberg: Mr. MacMillan, what percentage of the cars do you now reserve specifically for grain movement?

Mr. MacMillan: There are none expressly reserved for grain. Our duty is to provide such equipment as is required to move the grain.

Mr. Skoberg: Who within the management circle is your co-ordinating department relative to the movement of grain and the control and equitable distribution of box cars?

Mr. MacMillan: In the first instance, that is done at headquarters and then it is re-allocated in Winnipeg and Edmonton.

Mr. Skoberg: Have any representations

• 2125

been made recently to your company by the railway transport committee to make cars available for the movement of No. 2 Northern to the port of Vancouver now?

Mr. MacMillan: Not to my knowledge, no. We have a very large number of cars in the grain trade.

[Interprétation]

M. Gillespie: Pensez-vous qu'il vous faudra trouver des fonds supplémentaires pour assurer ce pourcentage des capitaux?

M. MacMillan: Non.

M. Gillespie: Soit sous forme de capital propre ou de capital emprunté.

M. MacMillan: Non, car comme je l'ai dit il y a un moment, notre capital propre est sous forme de la valeur de ce terrain, qui est très très élevée.

Le président: Pourrions-nous nous attaquer à la question des messageries? Êtes-vous toujours sur les tarifs-marchandises, M. Skoberg?

M. Skoberg: M. le président, je suis certain qu'à moins que l'on étudie l'économie de l'Ouest et des Maritimes, les tout petits paternels n'auront pas à s'inquiéter au sujet d'un tel événement, car il y a des priorités dans l'Ouest qui sont plus importantes à l'heure actuelle.

M. Givens: A Toronto, nous recevons 60,000 personnes de plus par année, depuis les 20 dernières années...

Le président: A l'ordre, s'il vous plaît. M. Skoberg a la parole.

M. Skoberg: M. MacMillan, quel pourcentage des wagons réservez-vous maintenant pour le transport des céréales?

M. MacMillan: Il y en a aucun de réservé spécialement pour les céréales. Notre devoir est de fournir l'équipement nécessaire pour transporter les céréales.

M. Skoberg: Au niveau de la direction, qui assure le service de coordination en ce qui concerne la distribution des wagons-marchandises et le transport des céréales?

M. MacMillan: D'abord cela se fait au siège social et il y a ensuite une réallocation à Winnipeg et à Edmonton.

M. Skoberg: Est-ce que des représentations

ont été faites récemment à votre société par le comité des transports par chemin de fer pour mettre des wagons à la disposition du transport du blé numéro 2 «Nord» au port de Vancouver?

M. MacMillan: Pas à ma connaissance, non. Nous avons un grand nombre de wagons pour le transport des céréales.

[Text]

Mr. Skoberg: Are you suggesting you now have sufficient cars to run unit trains to Vancouver with No. 2 grain?

Mr. MacMillan: Yes, we have.

Mr. Skoberg: What number of cars do you designate entirely for the movement of lumber from British Columbia at this time? I understand that you try to keep a set number of cars available for the movement of lumber.

Mr. MacMillan: There are some cars, the doors of which we have painted green, which we reserve for the movement of lumber. They, in theory at least, are not loaded in the reverse direction. They are put into the lumber trade in the interior mills in northern British Columbia. I imagine we have the number of those, but that would not be a complete answer to your question at all.

What we try to do, of course, as you well know from your own experience in the railway, is to provide a hard core of equipment that is exclusively reserved for the movement of traffic such as lumber. And in other instances we try to load cars with grain westbound and then move them into location for the loading of lumber eastbound.

Mr. Skoberg: No doubt there is a considerable number of cars across the line at all times, but what would you expect to be the turn-around time for boxcars going down there?

Mr. MacMillan: For some lumber movements 30 days is the cycle, which is far too long, in my opinion. I spend a lot of time complaining about this. In others, the cycle is appreciably shorter and varies from time to time throughout the year.

Mr. Skoberg: Do you often have to make representation to the U.S. authorities to have your cars returned instead of their being used down there?

Mr. MacMillan: Yes not infrequently.

Mr. Skoberg: What are the results when you do make such representations?

Mr. MacMillan: I am afraid I have to say that sometimes they are not very good. They are not very immediate—let us put it that way.

Mr. Skoberg: Did you indicate to the Committee earlier how many CN cars you now consider to be across the line?

Mr. MacMillan: I said I thought the balance today was about normal. And to be about

[Interpretation]

M. Skoberg: Vous voulez dire que vous avez suffisamment de wagons pour transporter le blé n° 2 par trains homogènes jusqu'à Vancouver?

M. MacMillan: Oui, nous en avons.

M. Skoberg: Combien de wagons avez-vous pour le transport du bois en Colombie-Britannique présentement? Je crois qu'il y a un certain nombre de wagons qui restent disponibles pour le transport du bois.

M. MacMillan: Il y a certains wagons dont les portes sont vertes, qui sont utilisés uniquement pour le transport du bois. En théorie, ils ne sont pas chargés pour le voyage retour. Ils sont envoyés pour le commerce du bois aux moulins du Nord de la Colombie-Britannique. Nous en avons un certain nombre, mais je ne répond pas complètement à votre question. Ce que nous essayons de faire, comme vous le savez d'après votre expérience en matière de chemins de fer, c'est d'avoir un noyau permanent d'équipement exclusivement réservé au transport du bois par exemple. Dans d'autre cas, on essaie de charger de céréales les wagons se dirigeant vers l'Ouest et puis de les envoyer à un endroit pour les charger de bois en direction de l'Est.

M. Skoberg: Nul doute qu'il y a un nombre considérable de wagons qui traversent la frontière en tout temps, mais quel serait le temps que mettent les wagons fermés qui vont dans cette direction à revenir?

M. MacMillan: Pour le bois, parfois le cycle est de 30 jours, ce qui est beaucoup trop long, en ce qui nous concerne. Je passe mon temps à me plaindre à ce sujet. En d'autres cas, le cycle est beaucoup plus court mais varie de temps à autre au cours de l'année.

M. Skoberg: Est-ce que vous devez faire des représentations auprès des autorités des États-Unis pour que l'on ramène les wagons au Canada au lieu de les utiliser là-bas?

M. MacMillan: Oui, assez souvent.

M. Skoberg: Quel résultat obtenez-vous quand vous faites de telles instances?

M. MacMillan: Je regrette d'avoir à dire que parfois les résultats ne sont pas toujours très bons et pas tellement rapides, pour ainsi dire.

M. Skoberg: Avez-vous indiqué au Comité plus tôt combien de wagons du CN sont de l'autre côté de la frontière?

M. MacMillan: Le chiffre est à peu près normal, et la normale est qu'ils ont un plus

[Texte]

normal on our railway they have more of our cars than we have of theirs. I also said that a month or two ago they were about 4,000 cars better off, or had about 4,000 cars more of ours than they normally have at that time of year.

Mr. Skoberg: What amount of yard trackage do you use in Vancouver for the storage of grain waiting to be unloaded? And my question relates to cars, not miles.

Mr. MacMillan: We can get you that information, but we do not have it here. That is Port Mann yard in part; it is the city yard, in part; and it is the yard in North Vancouver, in part. We would have to make a calculation for that.

Mr. Skoberg: Is any effort being made to extend the trackage in those yards at this time?

Mr. MacMillan: Yes. The trackage there has been extended in very recent years. The North Vancouver yard was built, and as a matter of fact I am not sure it is complete yet. The Port Mann yard has likewise been extended, and I think there is a continuing program to extend Port Mann yard.

Mr. Skoberg: Have you anything allocated in your budget this year for the extension of these yards?

Mr. MacMillan: I think there is something for the Port Mann yard.

Mr. Skoberg: What is the situation at the port of Churchill and the movement of cars to that port?

Mr. MacMillan: It is seasonal, you know.

Mr. Skoberg: Yes. Do you have an excess number of loaded cars on trackage there at any time when the season closes down?

Mr. MacMillan: No; not normally when it closes down, because, as you may know, when they close it down they move nearly everybody out of the elevator and we would therefore have to hold them there under load all winter. Our objective is to have them off-loaded before they close the elevator off.

Mr. Skoberg: Have you encountered at the port of Churchill the situation that exists at the port of Vancouver relative to having ships standing waiting for grain?

Mr. MacMillan: To my knowledge, no.

[Interprétation]

grand nombre de nos voitures que nous en avons des leurs. Il y a un mois ou deux, ils avaient 4,000 wagons de plus qu'ils en ont normalement, c'est-à-dire qu'ils avaient environ 4,000 de nos wagons de plus que normalement à cette époque de l'année.

M. Skoberg: Combien de milles de voies ferrées utilisez-vous dans la gare de triage de Vancouver pour les wagons de céréales en attendant qu'on les décharge? Je parle de wagons et non pas de milles.

M. MacMillan: Nous n'avons pas ce chiffre, mais nous pourrions l'obtenir. Il s'agit, en partie, de la gare de Port Mann, de celles de la ville de Vancouver, et celle de Vancouver-Nord. Il nous faudrait faire des calculs.

M. Skoberg: Est-ce qu'on s'efforce d'augmenter le nombre de voies disponibles?

M. MacMillan: Oui, les voies ont été prolongées récemment. La gare de Vancouver-Nord a été construite et je ne suis pas certain si les travaux sont terminés. La gare de Port Mann a également été agrandie, et je crois qu'il s'agit d'un programme continu dans son cas.

M. Skoberg: Avez-vous prévu quelque chose dans votre budget cette année pour l'expansion de ces gares?

M. MacMillan: Je crois, que nous avons prévu des crédits pour la gare de Port Mann.

M. Skoberg: Quelle est la situation en ce qui concerne le port de Churchill et le déplacement des wagons à partir de ce port?

M. MacMillan: C'est un problème saisonnier, vous savez.

M. Skoberg: Est-ce que vous avez un excédent de wagons chargés sur les voies à cet endroit à la fin de la saison?

M. MacMillan: Pas normalement, parce que, lorsque le port ferme, les gens s'en vont des élévateurs; donc notre objectif est de les décharger avant que l'on ferme l'élévateur, autrement ils devraient passer l'hiver chargés.

M. Skoberg: Est-ce que la situation est la même au port de Churchill qu'à Vancouver, c'est-à-dire que vous avez des bateaux qui attendent les cargaisons de céréales?

M. MacMillan: Pas à ma connaissance, non.

[Text]

• 2130

Mr. Skoberg: What, in your opinion, is the reason for this particular situation existing at Vancouver and not at Churchill?

Mr. MacMillan: We have never had that condition at Churchill. And I do not have any reason to believe that we shall have this summer.

Mr. Skoberg: Does The Canadian Wheat Board notify the CN and all the railways companies when they expect a ship to be coming into those ports?

Mr. MacMillan: They do it inversely. Our orders from the Wheat Board are to fill the elevator; and the elevator is always full as and when navigation opens. We are also given car orders per day to Churchill, which are sufficient to keep an adequate supply of grain and hand for loading ships out of Churchill.

Mr. Skoberg: I have one final question, Mr. Chairman. Mr. MacMillan, have you had any representation made to you, or through you, in regard to the cancelling out of the LCL rates?

Mr. Vaughan: No, I do not think so. I am not aware of any.

Mr. Skoberg: There have been no representations from any municipalities or interested parties about cancelling out?

Mr. Vaughan: Nothing of any consequence that we are aware of. There may have been one or two but nothing of any consequence that I know of. That was with the implementation of the ETA 100. As I understand, that was when we implemented the ETA 100, and then we cancelled the LCL rates in all parts of Canada except the East.

Mr. Skoberg: When you suggest nothing of any consequence, are you referring to numbers, or individuals, or groups that possibly have made representation to the Canadian National?

Mr. MacMillan: There has been no one to see me about it.

Mr. Skoberg: I presume they may start a little lower, Mr. MacMillan.

Mr. MacMillan: Oh no. I am not hard to get to see.

[Interpretation]

M. Skoberg: A votre avis, comment peut-on expliquer que cette situation existe à Vancouver et non pas à Churchill?

M. MacMillan: Cette situation ne s'est jamais présentée à Churchill et je n'ai pas raison de croire qu'elle se présentera cet été.

M. Skoberg: Est-ce que la Commission canadienne du blé avertit le CN et toutes les compagnies de chemins de fer lorsqu'elle attend l'arrivée d'un navire à ces ports?

M. MacMillan: Elle procède autrement. La commission du blé nous dit qu'il faut que les élévateurs soient toujours pleins, ainsi les élévateurs sont toujours remplis lorsque la navigation commence. On nous commande également un certain nombre de wagons par jour à Churchill, suffisamment pour assurer un volume adéquat de céréales pour le chargement des vaisseaux à Churchill.

M. Skoberg: Une dernière question, monsieur le président, à M. MacMillan. Avez-vous reçu des instances, ou a-t-on présenté des instances par votre intermédiaire, relativement à l'annulation des tarifs de wagonnée incomplète?

M. Vaughan: Non, je ne crois pas. Pas à ma connaissance, en tout cas.

M. Skoberg: Aucune municipalité et aucune des parties intéressées, n'ont présenté d'instances au sujet de cette annulation?

M. Vaughan: Rien d'important, à notre connaissance. Peut-être y a-t-il eu une ou deux plaintes, mais je n'ai jamais entendu parler de quoi que ce soit de sérieux. C'était au moment de l'entrée en vigueur du Tarif 100 de l'Association des messageries. Si j'ai bien compris, c'était au moment où nous avons commencé à appliquer le Tarif 100 de l'Association des messageries, et nous avons alors annulé le tarif de wagonnée incomplète dans tout le Canada, sauf dans l'Est.

M. Skoberg: Quand vous dites qu'il n'y a rien eu d'important, voulez-vous parler de chiffres, de particuliers ou de groupes qui auraient pu présenter des instances au National-Canadien?

M. MacMillan: Personne n'est venu me voir à ce sujet.

M. Skoberg: Je suppose que les gens s'adresseraient d'abord à l'un de vos subordonnés, monsieur MacMillan.

M. MacMillan: Non, non. Il est facile de venir me voir.

[Texte]

Mr. Vaughan: I could get the answer to this question in a minute or two. Mr. Gratnick is here, one of our express people who happens to be in Ottawa. I noticed him in the audience there, and he tells me that we have not had any representations at all, except for one that I think he mentioned had to do with the carriage of explosives. So that is the only one, and I think that among us we would be aware of any representations on this point.

Mr. Skoberg: That is all. Thank you.

Mr. Southam: May I ask a supplementary question here, Mr. Chairman?

The Chairman: Yes, Mr. Southam.

Mr. Southam: I am interested in one of the questions that Mr. Skoberg put to Mr. MacMillan regarding this turn-around time for box cars. We have heard this complaint come up periodically, and I took it from your remark, Mr. MacMillan, that you complain from time to time but to no avail. To me this does not sound reasonable. Have we not got some reciprocal agreement with the railway companies in the States or proper deterrent regulations or penalties that would deter them from this long-time utilization of our cars, or overtime utilization in the States?

Mr. MacMillan: These matters are controlled by the agreements with the American Association of Railways, to which most Canadian railways belong. They do provide for the payments of *per diem* to which I referred a while ago. But in times of serious equipment shortages, my view is that they prefer to pay the *per diem* and keep the cars. I could not prove this. It does not lie within our own hands. This is a matter of convention and we spend a lot of time just on that one subject.

Mr. Southam: Further to that, I personally did some investigation into this problem several years ago, particularly after discussing the problem with a retired railroad man who I thought had some knowledge on the subject.

• 2135

He said the situation had become more aggravated since we brought in our international monetary agreement of re-evaluation of the dollar, that this seven-and-a-half per cent of eight per cent gave them an advantage. The thought occurred to me that maybe we should take some steps here on the Canadian side to have a new reciprocal agreement as

[Interprétation]

M. Vaughan: Je pourrais vous obtenir en un instant la réponse à cette question. Il y a ici M. Gratnick, l'un de nos spécialistes des messageries, qui se trouve justement à Ottawa. Je l'ai remarqué dans l'auditoire, et il me dit qu'effectivement, nous n'avons jamais eu de plaintes, sauf une qui avait trait—je crois que c'est ce qu'il a dit—au transport d'explosifs. C'est donc la seule plainte, et je pense qu'entre nous tous, s'il y en avait eu d'autres, nous le saurions.

M. Skoberg: C'est tout. Merci.

M. Southam: Puis-je poser une question supplémentaire, monsieur le président?

Le président: Oui, monsieur Southam.

M. Southam: Je m'intéresse à l'une des questions qu'a posées M. Skoberg à M. MacMillan au sujet du temps que mettent les wagons couverts à revenir. Les plaintes à ce sujet reviennent périodiquement, et, d'après ce que vous avez dit, monsieur MacMillan, je crois comprendre que vous vous plaignez de temps à autre, mais sans résultat. Cela ne me semble pas très raisonnable. Est-ce que nous n'avons pas une entente réciproque avec les sociétés de chemins de fer des États-Unis, ou encore des règlements ou des sanctions qui les empêcheraient d'utiliser nos wagons plus longtemps que prévu aux États-Unis?

M. MacMillan: Ces questions sont réglées par les accords avec l'Association américaine des chemins de fer, à laquelle appartiennent la plupart des chemins de fer canadiens. Ils prévoient le paiement du tarif quotidien dont j'ai parlé tout-à-l'heure. Mais lorsqu'ils manquent vraiment de matériel, à mon avis, ils préfèrent payer le tarif quotidien et garder les wagons. Je n'ai pas de preuves, bien sûr. Cela ne dépend pas de nous. C'est une question de conventions, et nous passons énormément de temps rien que sur ce problème.

M. Southam: De plus, j'ai personnellement mené ma petite enquête dans ce problème, il y a plusieurs années de cela, surtout après m'être entretenu de la question avec un ancien employé des chemins de fer qui me

semblait en savoir assez long à ce sujet. Il m'avait dit que la situation s'était encore aggravée depuis que nous avons conclu l'entente monétaire internationale sur la réévaluation du dollar, car ce taux de 7½ ou 8 p. 100 donnait l'avantage aux États-Unis. J'avais alors songé que nous devrions peut-être prendre des mesures du côté canadien en vue de

[Text]

far as these deterrent or *per diem* penalties were concerned. Would you agree with this?

Mr. MacMillan: We would be very happy with anything that got us out rolling stock.

Mr. Southam: Well I think this is an area in which we could approach them. I think we have a logical argument here.

Mr. MacMillan: Yes.

Mr. Howe: How often do these agreements come up for review?

Mr. MacMillan: They are under discussion almost all the time because they embrace a great variety of types of equipment. There are some types where the *per diem* is quite adequate. It will bring about the return of the equipment quickly. And other types are of little value to people on the other side, or for that matter their similar types in Canada to us.

It is the standard boxcar that is the problem. There are no problems really in respect of tri-level or bi-level cars, those which are used to move automobiles and trucks. They flow back and forth very quickly, and the cycle is very good. But we have this under almost constant review.

The Chairman: Mr. Portelance.

M. Portelance: Monsieur le président, je crois que je peux attendre jusqu'à ce que nous en soyons au poste des «passagers».

The Chairman: Will we go on express now? Agreed.

Mr. Horner: I want to raise one question on grain movement. You said, Mr. MacMillan, that it was your duty to keep the elevators full, and I am thinking here of the elevators at Vancouver. Why then would a condition arise in the middle of January when the demand was for number two and three wheat at Vancouver and the President of the Alberta Wheat Pool stated publicly that our elevators throughout the whole period of difficulty were only half full. Why would that be?

Mr. MacMillan: Well, there are many reasons for that. One was that there was an excessive movement to the West Coast of tough and damp grain. That is point number one. Point number two was that we had, and

[Interpretation]

conclure une nouvelle entente réciproque relativement aux sanctions ou au tarif quotidien. Seriez-vous d'accord avec moi?

M. MacMillan: Nous accepterions avec joie tout ce qui pourrait nous rendre notre matériel roulant.

M. Southam: A mon avis, c'est un domaine dans lequel nous pourrions négocier avec les États-Unis. Je pense que nous avons ici un argument logique.

M. MacMillan: En effet.

M. Howe: Avec quelle fréquence revise-t-on ces ententes?

M. MacMillan: Elles font presque continuellement l'objet de négociations, car elles portent sur toutes sortes de matériel. Il y a certains types de matériel pour lesquels le tarif quotidien est entièrement satisfaisant, car il permet de récupérer le matériel rapidement. Il y a des types de matériel qui présentent peu de valeur pour les Américains, tout comme les leurs ne servent pas à grand-chose au Canada. C'est le wagon couvert ordinaire qui vous pose vraiment des problèmes. Il n'y a pas de problèmes avec les wagons à deux ponts ou à trois ponts, dont on se sert pour transporter les camions et les automobiles. Ils vont et viennent très rapidement, et ne nous causent aucune difficulté. Mais nous soumettons presque constamment ces ententes à des révisions.

Le président: Monsieur Portelance.

Mr. Portelance: Mr. Chairman, I think I can wait until we deal with the item "passengers".

Le président: Pouvons-nous passer à la rubrique «Messageries»? Êtes-vous d'accord?

M. Horner: J'ai une question à poser relativement au transport des céréales. Vous avez dit, monsieur MacMillan, qu'il était de votre devoir de veiller à ce que les élévateurs soient toujours pleins. Je songe ici aux élévateurs de Vancouver. Pourquoi alors y a-t-il eu au milieu de janvier une situation où l'on demandait, à Vancouver, du blé n° 2 et n° 3, et où le président de l'Alberta Wheat Pool a déclaré publiquement que, pendant toute cette période de difficultés, nos élévateurs étaient seulement à moitié pleins. Pourquoi cela?

M. MacMillan: Il y a à cela des raisons. La première, c'est que l'on a transporté trop de blé dur et de blé mouillé vers la côte Ouest. C'est là la première raison. La deuxième, c'est que nous avons eu, comme vous

[Texte]

I do not have to tell you about this, the worst winter perhaps in history in January, and weather conditions were such that we had very great difficulty with the movement of our trains. The car limits had to be severely reduced, and we just were not able for a period of perhaps three weeks to move the grain or any other traffic for that matter. It was a combination of weather and...

Mr. Horner: We are hearing now that the grain elevator companies—no single or specific company has been named—have been loading cars with the wrong grades. That seems to be the problem now. Would you think that that could have been the problem in January also?

Mr. MacMillan: It was not. It was the problem prior to the cold weather.

Mr. Horner: It was the problem. Was it the wrong grade because elevator companies were disobeying board orders? Or was it the wrong grade because they got the wrong Board orders?

Mr. MacMillan: That I do not know. What I do know is that it was the wrong grade and grain in position.

Mr. Horner: Well the reason I asked you that is because now it has been suggested that they had the right orders, but they have not been filling the right orders. That is why I asked that question.

Mr. MacMillan: Well I really cannot explain that, Mr. Horner. As I did explain earlier today, we are given orders on an elevator but we do not police the contents and the company.

Mr. Horner: Well maybe the company should be.

Mr. MacMillan: Yes but that is not the railway's responsibility, and we could not discharge it anyway.

The Chairman: So does the Committee agree that we go on express now?

Mr. Marshall: Mr. Chairman, I wonder if Mr. Vaughan has the answer he was going to give me.

Mr. Vaughan: On Corner Brook? I am sor-

[Interprétation]

le savez fort bien, le pire hiver que nous ayons sans doute jamais eu au mois de janvier; les conditions atmosphériques étaient telles que nous avons eu énormément de difficultés pour faire circuler nos trains. Il a fallu réduire beaucoup les limites des wagons, et nous avons été dans l'impossibilité absolue, pendant peut-être trois semaines, de transporter des céréales, ou quoi que ce soit d'autre. Cela était dû à la fois au mauvais temps et...

M. Horner: On nous dit maintenant que les entreprises d'élevateurs—on n'a mentionné le nom d'aucune entreprise en particulier—ont chargé des wagons avec les mauvaises catégories de céréales. Il semble que ce soit maintenant le problème. Pensez-vous que cela aurait pu être le cas en janvier aussi?

M. MacMillan: Non. C'était le problème avant que le froid n'intervienne.

M. Horner: C'était là le problème. Est-ce que ce n'était pas la bonne catégorie parce que les entreprises d'élevateurs ne respectaient pas les ordres de la Commission ou parce qu'elles avaient reçu les mauvais ordres de la part de la Commission?

M. MacMillan: Cela, je l'ignore. Tout ce que je sais, c'est que ce n'était pas les bonnes catégories de céréales qui étaient là.

M. Horner: Si je vous pose cette question, c'est que l'on laisse maintenant entendre que les entreprises d'élevateurs avaient reçu les bonnes commandes, mais qu'elles ne les avaient pas satisfaites comme il fallait. C'est pourquoi je vous ai posé la question.

M. MacMillan: Monsieur Horner, je ne peux vraiment pas vous expliquer cela. Comme je l'ai déjà dit aujourd'hui, on nous passe des commandes pour un élévateur donné, mais nous ne faisons pas de contrôle sur le contenu ou sur l'entreprise.

M. Horner: Peut-être faudrait-il exercer un contrôle sur les entreprises.

M. MacMillan: Oui, mais ce n'est pas le rôle des chemins de fer, et, de toute façon, nous ne pourrions assumer une telle responsabilité.

Le président: Le Comité est-il d'accord pour que nous passions à la rubrique «Messageries»?

M. Marshall: Monsieur le président, je me demande si M. Vaughan a maintenant la réponse qu'il devait me donner.

M. Vaughan: Relativement à Corner Brook?

[Text]

● 2140

ry, Mr. Marshall, when we went back to the hotel it was then about 6.35 p.m. and I really could not make any contact with Newfoundland. But I will undertake to get it for you and send it to you.

[Interpretation]

Je suis vraiment désolé, monsieur Marshall, mais lorsque nous avons regagné notre hôtel, il était 6h. 35 du soir, et il m'était vraiment impossible de me mettre en communication avec Terre-Neuve. Mais je m'engage à obtenir cette réponse pour vous et à vous l'envoyer.

The Chairman: Any questions on express?

Le président: Quelqu'un a-t-il des questions à poser sur les messageries?

Mr. Horner: I think the major question on express, Mr. Chairman, is the question of the Maritime Freight Rates Act and the getting around of that Act by the discontinuance of passenger service and express rates, really, and charging what has commonly become less than carload lots, LCL rates, in lieu of express. Do you understand what I mean?

M. Horner: Je pense, monsieur le président, que la question principale, relativement aux messageries, est celle de la loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes, et le contournement de cette Loi que représente le fait d'avoir annulé le service des voyageurs et le tarif des messageries, et de faire payer ce qui est devenu un tarif de chargement incomplet au lieu du tarif messageries. Comprenez-vous ce que je veux dire?

Mr. MacMillan: Mr. Gratwick, an expert on the express situation, is here and perhaps he could answer your question. Of course, as you know, your Committee has been studying the Maritime Freight Rates Act itself. We were here three weeks ago, Mr. Horner.

M. MacMillan: M. Gratwick est avec nous et il est expert en matière de messageries; il pourrait peut-être répondre à votre question. Comme vous le savez, le Comité a étudié la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes. Nous étions ici il y a trois semaines.

Mr. Horner: I happened to be in the West on an agricultural committee at that time.

M. Horner: J'étais dans l'Ouest avec le Comité de l'agriculture à ce moment-là.

Mr. MacMillan: We put something on the record at that time. You can have a look at the evidence.

M. MacMillan: Nous avons consigné quelque chose au procès-verbal. Vous pouvez le consulter.

Mr. Horner: I have tried all my life to be in two places at one time.

M. Horner: J'ai essayé toute ma vie d'être à deux endroits en même temps.

Mr. MacMillan: In any event, Mr. Gratwick, the General Manager of our express development out of Montreal is here. It is just fortuitous that he is here this evening, and perhaps you could ask him a few questions.

M. MacMillan: De toute façon, M. Gratwick, gérant général de notre service de messageries à l'extérieur de Montréal est ici. Il est heureux qu'il soit ici ce soir. Vous pourriez peut-être lui poser quelques questions.

Mr. Horner: Mr. Gratwick, the Maritime Freight Rates Act specifically suggests that passenger and express movement would be included, but it appeared obvious in my travelling throughout the Maritime area that with the discontinuance of passenger movement express dwindled too. So it has become an accepted or common practice to charge LCL rates which were considerably higher. In fact you had devised a formula of charging so much per cubic foot, which caused the rates to be far in excess of what they normally were. Would you comment on that?

M. Horner: La Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes précise que le mouvement des messageries et des passagers devrait être inclus, mais il me semble évident dans les provinces atlantiques, que l'arrêt du mouvement des passagers, a interrompu celui des marchandises. C'est devenu une pratique courante de charger le tarif à chargement incomplet qui est un peu plus élevé. En fait, vous aviez conçu une formule d'après laquelle vous considériez l'étalage par pied cube, ce qui fait que le tarif dépassait de beaucoup ce qu'il serait normalement. Pouvez-vous faire des commentaires là-dessus?

[Texte]

Mr. John Gratwick (Senior Technical Adviser, Express Highway Services): First of all, I think you have some of that reversed.

Mr. Horner: That could be.

Mr. Gratwick: The Maritime Freight Rates Act applies to freight rates and LCL is essentially a freight rate. LCL traffic moves on freight rates. The only LCL rates that still exist are the ones that apply in the Maritimes because of MFRA. So in fact those rates are still there and they are still subject to the Act. They were generally lower, if anything. They are still being kept there because they attract a subsidy. They are available to any shipper who wishes to use them in the Maritimes.

At the same time the modifications that you referred to have been made basically under the non-carload rates which, if you like, are the new version of express. Some of these happen to be lower at the one end than the LCL rates and obviously these were attractive at this point. At higher levels it is true some of them are higher than the existing or old LCL rates, but as LCL rates are still available in the Maritimes obviously people always choose the lower one of the two.

Mr. Horner: We saw much evidence to suggest that the LCL rate was based on 10 pounds per cubic foot.

Mr. Gratwick: No, that is the new express rate. The LCL rate is not.

Mr. Horner: In fact we saw much evidence that would suggest it would be far more fair to the Maritime area particularly to have it based on 5 pounds per cubic foot.

Mr. Gratwick: Can we just talk a minute about the standards for a cube rate. Obviously each mode of transport that uses a cube

• 2145

rate—and this is by no means a new idea—attempts to choose one which is appropriate to the mode of transport.

Generally, where trucking rates include a cube rule—and certainly in the Maritime Provinces the truck rates filed with the provinces do include cube rules—the rates generally start higher than this—they start at about 12 pounds per cubic foot. Obviously, in water movements the equivalent rate is about

[Interprétation]

M. J. Gratwick (Conseiller technique, Service messageries routier): D'abord, je pense que vous avez mal compris.

M. Horner: C'est possible.

M. Gratwick: La Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces maritimes s'applique au tarif-marchandises et le taux relatif aux chargements incomplets ne concerne que le marchandises. Les seuls taux relatifs aux chargements incomplets qui existent encore sont ceux qui s'appliquent dans les Maritimes à cause de la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces maritimes. Ce qui fait que ces taux existent toujours et devraient être appliqués en conformité de la Loi; ils attirent les subventions, c'est pourquoi on les conserve; ils sont offerts à tous les expéditeurs des Maritimes qui sont intéressés.

Les modifications dont vous avez parlé ont été apportées en vertu des taux de chargements brisés qui constituent la nouvelle version des messageries. Certains de ces taux sont inférieurs à un moment donné aux taux des lots brisés, ce qui les rend intéressants. Il est vrai qu'à certains points ces taux sont plus élevés que les taux anciens et actuels relatifs aux lots brisés, mais comme ceux-ci sont encore offerts dans les Maritimes, on choisit le moins élevé.

M. Horner: De nombreux témoignages laissent entendre que les taux relatifs aux chargements incomplets sont calculés d'après une norme de 10 livres au pied cube.

M. Gratwick: Pardon, c'est le nouveau tarif-messageries.

M. Horner: En fait, nous avons vu bien des témoignages qui porteraient à croire qu'il serait bien plus juste pour la région maritime en particulier, de baser le tarif sur 5 livres par pied cube.

M. Gratwick: Pourrions-nous parler un instant des normes relatives à un taux par pied cube. Évidemment, chaque moyen de trans-

port qui utilise un tarif par pied cube, et ce n'est pas une idée nouvelle, essaye de choisir un système qui convient pour le genre de cargaison.

Par exemple, pour le camionnage, vous avez une règle basée sur le volume en pieds cubes et les tarifs-camionnages dans les provinces commencent à un niveau supérieur, c'est-à-dire 12 livres par pied cube. Maintenant quand il s'agit de transport par eau, l'équivalent est d'environ 52 livres par pied

[Text]

52 pounds per cubic foot. The existing domestic air rate is about 7 pounds per cubic foot, based probably originally on the weight and payload characteristics of something like a Dakota 20 years ago. These are out of date and it is likely that they will be changed. They certainly would not provide a basis for looking for a surface movement.

Mr. Horner: You would think that 7 pounds per cubic foot based on a Dakota would naturally go down with the increased size of aircraft.

Mr. Gratwick: No, it would go up. In fact this is the exact trouble that the airlines are facing now. The new aircraft cube out at an average density of about 14 to 15 pounds per cubic foot and they will have to consider setting it at that level.

Mr. Horner: I bow to your superior knowledge, but if the air rate on a Dakota was 7 pounds per cubic foot I would think a justifiable argument could be made that it should be 5 pounds per cubic foot on ground.

Mr. Gratwick: Our domestic rates are a straight copy of course of the American domestic level of 6.9 pounds. In fact this is based on an international standard. It comes out in kilogram form. The international rate for air, of course, is 9 pounds per cubic foot. This low one was brought in in the early days of air freight in the States. It is not matched in Europe, as far as I know, and was put there originally perhaps to encourage movement.

Mr. Horner: All right, if it is 9 pounds for air rate could you give me some argument why it should not be 5 pounds for ground rate?

Mr. Gratwick: Yes, because the basic rationale of all these is the physical characteristics of the transport mode. What we are saying is that the average truck, if you fill up all its available space and match it again its capability in terms of weight, the actual loadings and so on, you finish up in respect of most trucks in this country with something like 18 to 23 pounds per cubic foot. They are looking for an average loading of about 18 pounds. They set their own cube rule starting at about 12 pounds so that they bring the average up to somewhere where they can make sense. Now if we took it on the rail basis we would have to make the rule much higher because the average capability of a box car or, if you like, the payload characteristics of a boxcar, are up in the 20 to 30 pounds per cubic foot level. That is obviously

[Interpretation]

cube. Le tarif aérien domestique est d'environ 7 livres par pied cube, calculé d'après les caractéristiques du Dakota il y a environ vingt ans. Ces chiffres sont démodés et vont être changés, mais ne serviront probablement pas de base pour calculer un tarif de surface.

M. Horner: Diriez-vous que le taux de 7 livres par pied cube calculé d'après un Dakota devrait baisser, vu la capacité accrue des avions?

M. Gratwick: Non, au contraire. C'est justement les ennuis qu'ont les lignes aériennes dans le moment parce que les nouveaux avions ont une densité moyenne de 14 ou 15 livres par pied cube.

M. Horner: Je pense que l'on pourrait justifier un argument d'après lequel on aurait 5 livres par pied cube sur terre.

M. Gratwick: Nos taux intérieurs sont une réplique des taux américains qui sont de 6.9 et sont basés sur une norme internationale, bien sûr, exprimée en kilogramme par tonne. Le tarif international aérien est de 9 livres par pied cube. C'est au début du transport aérien aux États-Unis qu'on a établi ce taux pour encourager le déplacement.

M. Horner: Alors si l'on a 9 livres pour le fret aérien, pouvez-vous me dire pourquoi ça ne serait pas 5 pour le fret terrestre?

M. Gratwick: Oui, d'abord vous avez les caractéristiques physiques du mode de transport. C'est-à-dire que le camion moyen, si vous le remplissez à pleine capacité, et si vous tenez compte de ses possibilités de poids, vous arrivez à quelque chose comme 18 à 23 livres par pied cube. On cherche une moyenne d'environ 18 livres. C'est pourquoi on établit des règles particulières commençant à 12 livres par pied cube que l'on relève jusqu'à ce que cela soit rentable. Maintenant, pour les chemins de fer, la capacité moyenne d'un wagon ordinaire est de 20 à 30 livres par pied cube. C'est beaucoup plus qu'un camion. Naturellement, un wagon peut supporter un poids plus considérable.

[Texte]

higher than a truck. It can take a greater weight.

Mr. Horner: Yes, but you are not using the minimum load of a boxcar.

Mr. Gratwick: Fully utilizing a vehicle means using both its space and its weight capability. Obviously every carrier would like to fully utilize the characteristics of his vehicle and sooner or later of course he has to design his vehicle to match the traffic offered.

Mr. Horner: This is quite true but in all cases there is a minimum load, not a maximum.

Mr. Gratwick: Oh yes, and we are talking here, are we not; about a minimum in this sense? The cube rule is a minimum cube rule. Any traffic of greater density than that does not have to pay on the cube. It is a minimum.

Mr. Horner: I have one further question and it is on containerization.

Mr. Allmand: If I may ask a supplementary, I understood during our trip to the Maritimes that following the amendments to the Railway Act there were virtually no more LCL rates, that in fact what happened was that what used to be used as LCL rates were reclassified as ETA 400 or 300 rates—one or the other...

Mr. Gratwick: 100

Mr. Allmand: ...which were significantly higher, with the result the Maritime shippers found it extremely difficult because they had a lot of LCL traffic within the Maritime provinces, and their transportation costs went up considerably when you did that. Of course this is one of the things we have under consideration as a result of our study. We feel

• 2150

that express rates are excepted from the Maritime Freight Rates Act—I forget the section—and that what you have done is get rid of the LCL rates, moved into express rates which are not subject to the Maritime Freight Rates Act and have increased them because you are not restricted by the Maritime Freight Rates Act.

Mr. Gratwick: I am sorry. We have not been able to eliminate, unfortunately, the LCL rates in the Maritimes because of the Maritime Freight Rates Act. So the LCL class rates still exist. They are still there and they

[Interprétation]

M. Horner: Vous n'utilisez pas la charge minimum pour un wagon ordinaire.

M. Gratwick: L'exploitation entière d'un véhicule signifie utilisation de son espace et de sa capacité de chargement. Naturellement, tout expéditeur aimerait utiliser à plein les caractéristiques de son véhicule et tôt ou tard, il lui faut concevoir le véhicule pour répondre aux besoins de la cargaison.

M. Horner: C'est exact, mais dans tous les cas vous avez une charge minimum, pas maximum.

M. Gratwick: Oui, c'est ce qu'on veut dire quand on dit minimum? Lorsqu'on parle de pieds cubes, on peut dire minimum. Toute cargaison avec une densité supérieure n'a pas à payer selon le taux par pieds cubes.

M. Horner: J'ai une autre question sur le transport par cadres.

M. Allmand: Lorsque nous avons fait le tour des Maritimes j'ai cru comprendre qu'à la suite de l'amendement à la Loi sur les chemins de fer, il n'y avait à peu près plus de tarifs pour les chargements incomplets. Et en fait ce qui est arrivé, c'est que le tarif utilisé pour les chargements incomplets a été reclassifié comme tarif 400 ou 300 de l'association des messageries.

M. Gratwick: 100

M. Allmand: C'était très difficile pour les expéditeurs parce qu'ils avaient beaucoup de chargements incomplets dans les provinces maritimes et leurs frais de transport ont grimpé considérablement. Naturellement, c'est une chose que nous étudions à la suite de notre étude. Nous sommes d'avis que le tarif des messageries est une exception à la Loi sur

les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes. Je ne me rappelle pas l'article mais vous avez supprimé les taux de transport en lots brisés, adopté les tarifs-marchandises qui ne sont pas assujettis à la Loi sur les taux de transport des marchandises pour les provinces Maritimes et les avez augmentés parce que vous n'êtes pas assujettis à la Loi.

M. Gratwick: Nous n'avons pas malheureusement pu supprimer le tarif de transport en lots brisés dans les Maritimes à cause de la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes. On s'en sert

[Text]

are still being used by some shippers. The limitation on them is that they do not include pickup and delivery. In some cases it is true that the express rates are higher but they do include pickup and delivery at all points where this is provided. It is also true though that some of the rates in the new express structure, the ETA 100, are lower than the minimum itself. The minimum rate that you can ship an LCL shipment in the Maritimes I think is \$3.75 and the minimum rate under ETA 100 is \$3.00. So, for the very small shipments it is cheaper ship express and of course they all use express and have for years.

The proportions perhaps are important here. Before these changes were made possibly some 20 per cent of the non-carload shipments in the Maritimes moved under LCL rates. This figure had been a declining one and still that decline has carried on and I think now it is something less than 10 per cent, but the rates are still there if anyone wishes to use them and they do attract the subsidy.

Mr. Allmand: We did receive many complaints on that ground.

Mr. Gratwick: The process of making rates compensatory which for years have been non-compensatory is always a painful one.

Mr. Horner: With regard to containerization and the movement of goods through a containerization system, do you believe that in order to fully use the port at Halifax for this purpose—and I refer to great expenditures of money in this regard at Halifax—that the eastern seaboard ports will have to have a special rate for containerization in order to give them a competitive advantage with, say, for example, inland ports such as Montreal?

Mr. Vaughan: Halifax was selected by the shipping conferences and after they had made their selection, the rate structure was worked out with the railways. These shipping lines had looked at the possibilities of other eastern seaboard ports and they chose Halifax for this particular movement. In another case, the Manchester liners are moving containers into the port of Montreal. You see a picture of that in the Annual Report.

So, there are two container developments going on in Montreal and Halifax at the moment, and the rate was something that was worked out to the satisfaction of them and to the railways as well.

[Interpretation]

encore chez certains expéditeurs. La limite imposée exclut la livraison. Dans certains cas, il est vrai que les tarifs-marchandises sont plus élevés mais ils comprennent la livraison à tous les endroits où le service est fourni. Il est vrai que certains tarifs de la nouvelle structure des messageries, le tarif 100 de l'Association des messageries, est inférieur au minimum lui-même. Le tarif minimum, dans les Maritimes, pour expédier un chargement incomplet, est de \$3.75, je crois, et le tarif minimum de l'Association des messageries est de \$3. Ainsi, pour les chargements très petits, il en coûte moins cher d'expédier par messageries et, bien sûr, tous les utilisent et depuis des années.

Je pense que les proportions sont importantes. Avant de faire ces changements, je pense que quelque 20 p. 100 des chargements incomplets, dans les Maritimes, ont été expédiés aux tarifs des wagonnées incomplètes. Ce pourcentage a diminué et continue à diminuer,—je crois qu'il est maintenant de moins de 10 p. 100,—mais les tarifs existent toujours, si on veut les utiliser, et ils entraînent des subventions.

M. Allmand: Nous avons reçu beaucoup de plaintes à ce sujet.

M. Gratwick: Il est toujours difficile d'établir des tarifs compensatoires qui, pendant de années, ne l'ont pas été.

M. Horner: Au sujet de la conteneurisation et du transport des marchandises par cadres, est-ce que vous croyez qu'affin d'utiliser à pleine capacité le port d'Halifax à cette fin,—et je sais qu'on a fait beaucoup de dépenses à Halifax, à cet égard,—les ports maritimes de l'Atlantique devront avoir un tarif spécial pour la conteneurisation afin de fournir un avantage concurrentiel par rapport aux ports intérieurs, comme Montréal, par exemple?

M. Vaughan: Halifax a été choisi par les expéditeurs et, après leur choix, la structure des tarifs a été établie avec les compagnies de chemin de fer. Ces compagnies d'expédition ont étudié les possibilités d'utiliser d'autres ports de l'Atlantique et elles ont choisi Halifax pour ce mouvement particulier.

D'autre part, la compagnie Manchester transporte des conteneurs à Montréal. Vous le voyez dans le rapport annuel.

Ainsi, on est actuellement à établir deux systèmes de transport par cadres, à Montréal et à Halifax, et le tarif fixé satisfait les compagnies de navigation tout autant que les compagnies de chemins de fer.

[Texte]

Mr. Horner: My other question has to do with the "Trucking Subsidiaries" at the bottom of page 14 which is under the "Express" heading. I see where you make a profit of \$2 million in 1968 from your trucking companies. I have often wondered how you rate these charges? Supposing a CN truck picks up a package or a number of commodities and delivers to a CN railroad, how do you manage to keep your bookkeeping so accurate that you can say that you have made \$2 million profit on those trucks and lost \$2 million on the railroad—or lost \$29 million on the railroad to be accurate.

Mr. MacMillan: These are the truck lines which we own ourselves, Mr. Horner, and there are no problems with regard to using the intermodal system because the rates are divided. There are divisions of revenue deter-

● 2255

mined between both modes.

Mr. Horner: If you can divide those divisions of revenue, why can you not divide and give us a bookkeeping account of the freight traffic moving in and throughout the Province of Newfoundland in comparison with the mainland.

Mr. MacMillan: Well, we can. We can if we kept our books that way.

Mr. Horner: But you do not?

Mr. MacMillan: No.

Mr. Horner: You do not think it would be any advantage?

Mr. MacMillan: No, I do not

Mr. Horner: Even with regard to whether or not the narrow gauge is paying or not paying, whether or not that trackage should be straightened out or levelled out; you do not keep an accurate account as to whether or not that would be an economical step forward?

Mr. MacMillan: No, we have not determined that there was any managerial advantage accruing from the segregation and the accounting of the revenues in that manner.

Mr. Horner: How do you know whether you are making a profit on that movement of freight or not making a profit on that movement of freight over that trackage?

[Interprétation]

M. Horner: Mon autre question porte sur les «subventions aux entreprises de camionnage» que vous trouverez au bas de la page 14, sous la rubrique «Messageries». Je vois que vous avez fait un profit de \$2,000,000, en 1968, avec vos compagnies de camionnage. Je me suis souvent demandé comment vous évaluez les frais. Supposons qu'un camion du CN prend une cargaison ou certaines marchandises pour les apporter à un wagon de marchandises du CN, comment pouvez-vous tenir vos livres d'une façon assez précise pour savoir que vous avez fait un profit de \$2,000,000 avec vos camions, que vous avez perdu \$2,000,000 avec les chemins de fer—plutôt \$29,000,000, pour être plus précis?

M. MacMillan: Ce sont des entreprises de camionnage qui nous appartiennent, monsieur Horner. Il n'y a pas de problème quant à l'utilisation de ce système de transport ambivalent, parce que les tarifs sont divisés. Il y a des divisions de revenus qui sont déterminées

entre les deux systèmes de transport.

M. Horner: Si vous pouvez effectuer cette division des revenus, pourquoi ne pouvez-vous pas diviser et nous donner un bilan du trafic-marchandises dans la province de Terre-Neuve, en comparaison avec celui du continent.

M. MacMillan: Nous pourrions le faire si nous tenions nos livres comme cela.

M. Horner: Mais vous ne le faites pas.

M. MacMillan: Non.

M. Horner: Vous ne trouvez pas que ce serait avantageux?

M. MacMillan: Non, je ne trouve pas.

M. Horner: Même lorsqu'il y aurait peut-être lieu d'établir une certaine uniformité ou une certaine remise à jour du tarif ou de la capacité? Vous ne tenez pas un compte exact pour savoir si ce serait une mesure économique?

M. MacMillan: Non, nous n'avons jamais trouvé qu'il y avait un avantage administratif quelconque à faire la division et la comptabilité des revenus, de cette façon.

M. Horner: Comment pouvez-vous savoir si vous avez fait, ou non, un profit avec le trafic-marchandises?

[Text]

Mr. MacMillan: If you want to be specific, I do not know that we do know.

Mr. Horner: In the advancement of the industry I saw great a lot evidence and heard great a lot evidence with regard to the 547 miles of trackage in that province, that there were tremendously sharp curves, tremendously great grades on the track to the extent that something like five miles an hour is the highest speed possible on some of them. An engineer told me the top speed was 43 miles an hour over that trackage. Do you not think that in upgrading the service of the CNR in that province, that if the track was straightened out and the grades levelled to some extent your efficiency would improve?

Mr. MacMillan: We have done a great deal towards the correction of the very situations to which you refer, and we have not stopped; we do this every year.

Mr. Horner: That is the evidence I have heard.

Mr. MacMillan: I do not know what you heard, but I am telling you that we have spent a large sum of money there and we are continuing to spend money.

Mr. Horner: What would you would be a large sum of money? These figures confuse me, "large" and "small".

Mr. MacMillan: I think I used the figure of \$120 million or something like that.

Mr. Horner: All right. I want to know the bookkeeping pattern. This is what I am going after. Even with the advent of the computer system, you do not feel that it would help you in any way to know whether or not you are breaking even or losing money in the operation? It is your business; you are running the railway. I am just examining your management. Do you feel you are doing all right? You are not convincing me with that type of bookkeeping that you are doing all right.

However, in regard to the trucking subsidiaries, you feel that you have made a \$2 million profit on the trucks. Would you suggest to the Committee that all your trucking lines have made part of that \$2 million profit?

Mr. MacMillan: No, I do not think I would. We have tried to put these trucking companies into a system which will return the greatest profit. That was the objective.

[Interpretation]

M. MacMillan: Si vous voulez être aussi précis que cela, je ne pense pas que nous le sachions nous-mêmes.

M. Horner: Eh bien, pour ce qui est des progrès de l'industrie, j'ai vu et entendu bien des choses au sujet du réseau routier de 547 milles, qui sert au camionnage, dans cette province. Je sais qu'il y a des courbes très dangereuses, des côtes très abruptes, et que parfois vous ne pouvez faire que cinq milles à l'heure dans certains secteurs. Un ingénieur m'a dit que la vitesse maximum, sur ce réseau, pouvait être de 43 milles à l'heure. Est-ce que vous ne pensez pas que si vous releviez la qualité du service du CN, dans cette province, si on redressait les routes et si on supprimait les différences de niveau des routes, cela augmenterait l'efficacité?

M. MacMillan: Nous avons fait beaucoup pour corriger la situation dont vous parlez, et nous n'avons pas arrêté; nous continuons tous les ans.

M. Horner: C'est ce que j'ai déjà entendu.

M. MacMillan: Je ne sais pas ce qu'on vous a dit, mais je vous dis que nous y avons dépensé beaucoup d'argent, et que nous continuons à dépenser beaucoup d'argent.

M. Horner: Qu'est-ce qui serait une bonne somme pour vous? Ces chiffres me confondent: «beaucoup», «peu».

M. MacMillan: Je crois avoir donné le chiffre de \$120,000,000, ou quelque chose comme ça.

M. Horner: Bien. Je veux savoir comment vous tenez vos comptes. Voilà ce que je veux savoir. Même avec l'avènement des ordinateurs, vous pensez que cela ne peut pas vous aider du tout de savoir si oui ou non vous faites vos frais, ou si vous perdez de l'argent dans votre exploitation? Ce sont vos affaires, parce que c'est vous qui menez les chemins de fer. J'étudie seulement la façon dont vous gérez vos affaires. Croyez-vous que tout va bien?

Vous êtes loin de me convaincre, avec ce genre de tenue de livre que vous avez.

Mais quant aux subventions accordées aux entreprises de camionnage, vous trouvez que vous avez fait un profit de \$2,000,000 avec le camionnage. Est-ce que vous diriez au Comité que toutes vos lignes de camionnage ont participé à ce profit de \$2,000,000?

M. MacMillan: Non, je ne dirais pas cela. Nous avons essayé de mettre ces compagnies de camionnage dans un système qui donnera le maximum de bénéfice.

[Texte]

The result of that is that some, in their individual bookkeeping, show a better position than others because they are working in

• 2300

harmony one with the other and inevitably some do better than others.

Mr. Horner: I agree that inevitably some do better than others. This seems to be the rule of thumb that you could apply to almost anything. None of them are operating, according to your bookkeeping methods, at a break-even point or a loss.

Mr. Vaughan: Mr. Horner knows that we have dealt with this question in other years and he remembers the discussions we used to have about whether we disclosed the individual results of the individual truck lines. You will see that the truck lines are mentioned on page 32 of the Report: D. Chapman and Company, Limited; Eastern Transport Limited; East-West Transport Limited; Empire Freightways Limited; Hoar Transport Company Limited; Husband Transport Limited; Midland Superior Express Limited. Some years back when we appeared before this Committee, we requested the Committee not to ask us to disclose the individual results and the Committee supported us on that decision. I just ask Mr. Horner now if he remembers that? The truck lines in a general way are all doing fairly well.

Mr. Horner: In a general way, it appears as if they are making \$2 million. I do not want you to disclose the individual—I remember the case you are referring to quite well. I do not want you to disclose, but my ranch or my farm made a profit some years, too. That does not say it is going to make a profit this year, next year or the year after.

Mr. Vaughan: Two million dollars is not a bad profit.

Mr. Horner: Yes, but divided amongst quite a few trucks. I would not want to think that any of those truck lines were losing money. Could you answer that question? Mr. MacMillan said, "I do not think they all contributed to the \$2 million profit." I will reverse the question and ask if any of them lost money? I will even go so far as to ask you which one?

[Interprétation]

Il en résulte que certaines, d'après leurs livres de comptabilité, sont dans une meilleure position que d'autres, parce qu'elles

travaillent ensemble, et il est évident que certaines travaillent mieux que d'autres.

M. Horner: Je suis d'accord pour dire que certaines réussissent mieux que d'autres. Il semble qu'empiriquement cela puisse s'appliquer à presque n'importe quoi. Aucun ne fonctionne d'après vos méthodes de comptabilité à équilibre ou à perte.

M. Vaughan: Monsieur Horner sait très bien que nous avons traité de cette question en d'autres années et il se souvient des discussions que nous avions l'habitude d'avoir pour savoir si nous allions dévoiler les résultats de chaque entreprise de camionnage particulière. Vous remarquerez à la page 32 du Rapport que l'on mentionne les différentes entreprises de camionnage: D. Chapman and Company, Limited, Eastern Transport Limited, East West Transport Limited, Empire Freightways Limited, Hoar Transport Company Limited, Husband Transport Limited, Midland Superior Express Limited. Il y a quelques années lorsque nous avons témoigné devant ce comité, nous avons demandé de ne pas nous inviter à révéler les résultats de chaque compagnie. Le Comité a appuyé notre décision. Je voudrais seulement demander à monsieur Horner s'il se rappelle que les entreprises de camionnage en général se débrouillent pas mal.

M. Horner: En fait, il semble qu'elles gagnent 2 millions de dollars. Je ne demande pas de cas particuliers. Je me souviens du cas auquel vous faites allusion. Je ne veux pas que vous révéliez certains résultats, mais ce n'est pas parce que mon ranch ou mon exploitation agricole a fait des bénéfices au cours des dernières années, que j'en ferai cette année, l'an prochain ou l'année suivante.

M. Vaughan: Deux millions de dollars, ce n'est pas mal.

M. Horner: Oui, mais c'est réparti sur un assez grand nombre de camions. Je ne voudrais pas croire qu'une de ces entreprises de camionnage perd de l'argent, n'est-ce pas? Pourriez-vous répondre à cette question? Monsieur MacMillan a dit: «Je ne crois pas qu'elles accusent toute un bénéfice de 2 millions de dollars». Je renverse la question pour demander si une de ces compagnies perd de l'argent? J'irai même jusqu'à vous demander laquelle.

[Text]

Mr. Vaughan: I could tell you then, and perhaps this will resolve it, that two of them are on a sort of marginal line. The rest are in a healthy, profitable position.

Mr. Horner: Would it be fair to ask whether these two operate in a regional nature?

Mr. Vaughan: I think they do.

Mr. Horner: What is the CNR management's plan with regard to the operation of those two?

Mr. Vaughan: We want to get them out of the red, out of the marginal position into a better position.

Mr. Horner: All right. How do you propose to do this; by enlarging them, by buying up your opposition, by getting out of business completely or by selling?

Mr. Vaughan: No, as Mr. MacMillan said, some of them were put into the system as part of a pattern and that pattern is being worked out. This profitability figure has been showing a steady increase since we first started discussing this 10 years ago.

Mr. Horner: We are dealing with a very important principle here, and you know it as well as I do Mr. Vaughan, because they are in competition with private firms in a regional position. I would hate to think that the Canadian taxpayer is subsidizing severe competition to private firms.

Mr. Vaughan: I can say categorically...

Mr. Horner: This could be the case.

Mr. Vaughan: ...that the taxpayers are not subsidizing unprofitable truck lines and I can give you the undertaking that we do not intend to embark on any such situation at all.

Mr. Horner: I am glad I dealt with the subject, Mr. Vaughan, and perhaps in another year an energetic committee member could watch the progress of those two particular regional trucking firms and see whether or not they are in a better position next year and the year after.

Mr. Vaughan: We are going to watch them ourselves.

Mr. Horner: I would like to think you are, and I would like to think that your bookkeeping is detailed enough because, in my mind,

[Interpretation]

M. Vaughan: Je puis vous dire et cela pourra régler la question que deux d'entre elles sont en quelque sorte marginales. Les autres se trouvent dans une situation très prospère, très florissante.

M. Horner: Serait-il juste de demander si ces deux entreprises sont régionales?

M. Vaughan: Oui, je crois.

M. Horner: Que projette de faire l'administration du CN quant au fonctionnement de ces deux entreprises?

M. Vaughan: Nous voulons les sortir de cette situation marginale et améliorer leur situation.

M. Horner: Très bien. Comment allez-vous procéder? En les agrandissant, en les achetant, en abandonnant les affaires tout à fait ou en les vendant?

M. Vaughan: Comme monsieur MacMillan l'a dit, certaines d'entre elles ont été intégrées au système en tant qu'élément d'un ensemble et on travaille à résoudre toute la question. Le chiffre relatif à la prospérité a montré un accroissement régulier depuis que nous avons commencé à en discuter il y a dix ans.

M. Horner: Il s'agit d'un principe très important et vous le savez aussi bien que moi monsieur Vaughan parce qu'ils sont en concurrence avec des organisations privées régionales. Je ne voudrais pas penser que le contribuable canadien subventionne une concurrence serrée entre des entreprises privées.

M. Vaughan: Je puis dire de façon catégorique...

M. Horner: Cela pourrait être le cas.

M. Vaughan: Que les contribuables ne subventionnent pas des compagnies non lucratives. Depuis, vous assurez que nous n'envisageons pas de nous mettre dans une telle situation.

M. Horner: Je suis très heureux d'avoir soulevé cette question. Peut-être que dans un an, un membre dynamique du comité pourra examiner les progrès accomplis par ces deux entreprises de camionnage et voir si oui ou non, elles se trouveront dans une meilleure situation l'an prochain et l'année suivante.

M. Vaughan: Nous allons le faire nous-mêmes.

M. Horner: J'oserais espérer que vous le faites et que votre comptabilité est suffisamment détaillée, parce qu'à mon avis, je ne

[Texte]

there is no reason why it could not be with the use of computers.

[Interprétation]

vois vraiment pas pourquoi cela ne serait pas possible avec les ordinateurs qui sont à notre disposition.

• 2205

The Chairman: Will the Committee agree that on Thursday morning we will begin with passenger service?

Some hon. Members: Agreed.

Mr. Rock: Mr. Chairman, before you adjourn, has there been any motion that the Report be printed?

The Chairman: I beg your pardon?

Mr. Rock: Has there been any motion that this Report be printed? It was not read this year.

The Chairman: Well, if you...

Mr. Vaughan: You can take it as read, if that is what you wish.

Mr. Rock: Yes.

Mr. Vaughan: This is what we used to do every year pretty well then it is part of the evidence.

Some hon. Members: Yes.

Mr. Skoberg: Mr. Chairman, may I suggest the Committee meet from 9.30 a.m. to 12.00 noon, instead of 12.30 p.m. and leave early?

The Chairman: From 9.30 a.m. to 12.00 noon?

Some hon. Members: Agreed.

The Chairman: I think that is a fair suggestion, Mr. Skoberg.

Le président: Le Comité est-il d'accord pour que nous traitions, jeudi matin, des services-passagers?

Des voix: D'accord.

M. Rock: Monsieur le président, avant de lever la séance, a-t-on proposé que le rapport soit imprimé?

Le président: Je m'excuse?

M. Rock: Est-ce qu'on a proposé d'imprimer le rapport?

Le président: Eh bien! si vous...

M. Vaughan: Vous pouvez l'inscrire au procès-verbal; si c'est ce que vous souhaitez.

M. Rock: Oui.

M. Vaughan: C'est ce que nous avons l'habitude de faire tous les ans, cela fait donc partie du témoignage.

Des voix: Oui.

M. Skoberg: Je propose qu'on se réunisse de 9 h 30 à midi au lieu de 12 h 30 et de quitter plus tôt.

Le président: De 9 h 30 à midi?

Des voix: D'accord.

Le président: Je crois que c'est une proposition valable.

OFFICIAL BILINGUAL ISSUE

FASCICULE BILINGUE OFFICIEL

Publications

HOUSE OF COMMONS

CHAMBRE DES COMMUNES

First Session

Première session de la

Twenty-eighth Parliament, 1968-69

vingt-huitième législature, 1968-1969

STANDING COMMITTEE

COMITÉ PERMANENT

ON

DES

**TRANSPORT
AND COMMUNICATIONS**

**TRANSPORTS
ET DES COMMUNICATIONS**

Chairman

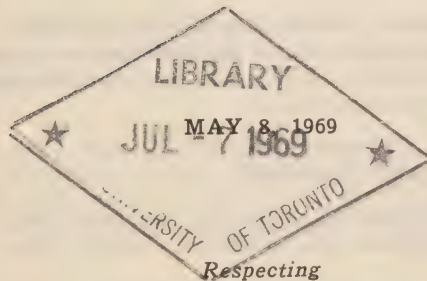
H.-Pit Lessard

Président

MINUTES OF PROCEEDINGS
AND EVIDENCE

PROCÈS-VERBAUX ET
TÉMOIGNAGES

No. 24



LE 8 MAI 1969

Respecting

Annual Reports
Canadian National Railways
for the years 1967-68

Concernant

Rapports annuels
Chemins de fer nationaux du Canada
pour les années 1967-1968

Estimates of the Canadian National Rail-
ways for the year ending March 31,
1970.

Budget des Chemins de fer nationaux du
Canada pour l'année se terminant le 31
mars 1970.

WITNESSES—TÉMOINS

(See *Minutes of Proceedings*)

(Voir *Procès-verbaux*)

STANDING COMMITTEE ON
TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

Chairman: Mr. H.-Pit Lessard

Vice-Chairman: Mr. Pat Mahoney²
and Messrs.

Allmand,	Marshall,
Benjamin,	McGrath,
Breau,	³ Mongrain,
Émard,	Nesbitt,
Godin,	Perrault,
Horner,	Portelance
Howe,	Rock,

COMITÉ PERMANENT DES
TRANSPORTS ET DES
COMMUNICATIONS

Président: M. H.-Pit Lessard

Vice-président: M. Pat Mahoney²
et MM.

Skoberg,
Thomas (<i>Moncton</i>)
Trudel,
Turner
(<i>London East</i>)—(20)

Le secrétaire du Comité

Robert Normand,

Clerk of the Committee.

Pursuant to Standing Order 65 (4) (b) notice was given of changes in the membership of the Standing Committee on Transport and Communications.

¹Mr. Gillespie replaced Mr. Roy (*Timmins*), on May 7, 1969.

²Replaced Mr. Gillespie, on May 7, 1969.

³Replaced Mr. Givens, on May 7, 1969.

Suivant l'article 65 (4) (b) du Règlement, avis fut donné de modifications dans la composition du Comité des transports et des communications.

¹M. Gillespie remplace M. Roy (*Timmins*), le 7 mai 1969.

²Remplace M. Gillespie, le 7 mai 1969.

³Remplace M. Givens, le 7 mai 1969.

REPORTS TO THE HOUSE

MAY 13, 1969

The Standing Committee on Transport and Communications has the honour to present its

SEVENTH REPORT

Pursuant to its Order of Reference of February 20, 1969, your Committee has considered item 45 listed in the Estimates 1969-70, relating to the Canadian National Railways.

Your Committee commends same to the House.

A copy of the relevant Minutes of Proceedings and Evidence (*Issues Nos. 23 and 24*) is tabled.

Respectfully submitted,

MAY 13, 1969

The Standing Committee on Transport and Communications has the honour to present its

EIGHTH REPORT

Pursuant to its Orders of Reference dated April 15, April 30 and May 7, 1969, your Committee has considered the following:

The Annual Reports of the Canadian National Railways for 1967 and 1968;

The Annual Reports of the Canadian National Railways Securities Trust for the years ended December 31, 1967 and 1968;

The Reports to Parliament of the Auditors on the accounts of the Canadian National Railway System for the years ended December 31, 1967 and 1968.

Your Committee commends the above reports to the House.

RAPPORTS À LA CHAMBRE

Le 13 MAI 1969

Le Comité permanent des transports et des communications a l'honneur de présenter son

SEPTIÈME RAPPORT

Conformément à l'ordre de renvoi du 20 février 1969, le Comité a examiné le poste 45, concernant les chemins de fer Nationaux du Canada énuméré au budget de 1969-1970.

Le Comité le recommande à l'approbation de la Chambre.

Un exemplaire des procès-verbaux et témoignages s'y rapportant (*fascicules n° 23 et 24*) est déposé.

Respectueusement soumis,

Le 13 MAI 1969

Le Comité permanent des transports et des communications a l'honneur de présenter son

HUITIÈME RAPPORT

Conformément aux ordres de renvoi datés des 15 avril, 30 avril et 7 mai 1969, le Comité a examiné:

Les rapports annuels des Chemins de fer Nationaux du Canada pour les années 1967 et 1968;

Les rapports annuels du Trust des titres des Chemins de fer Nationaux du Canada pour les années se terminant le 31 décembre 1967 et 1968;

Les rapports des vérificateurs du Parlement concernant les comptes du réseau des Chemins de fer Nationaux pour les années terminées le 31 décembre 1967 et 1968.

Le Comité recommande ces rapports à l'approbation de la Chambre.

A copy of the relevant Minutes of Proceedings and Evidence (*Issues Nos. 23 and 24*) is tabled.

Un exemplaire des procès-verbaux et témoignages s'y rapportant (*fascicules n^{os} 23 et 24*) est déposé.

Respectfully submitted,

Respectueusement soumis,

Le président
H. PIT LESSARD
Chairman

[Text]

MINUTES OF PROCEEDINGS

THURSDAY, May 8, 1969.
(42)

The Standing Committee on Transport and Communications met this day at 9.35 a.m. The Chairman, Mr. H.-Pit Lessard, presided.

Members present: Messrs. Allmand, Benjamin, Breau, Emard, Horner, Lessard (*La Salle*), Howe, Mahoney, Marshall, McGrath, Perrault, Portelance, Rock, Skoberg, Trudel, Turner (*London East*) (16).

Witnesses: From the Canadian National Railways: Mr. N. J. MacMillan, Q.C., LL.D., Chairman; Mr. W. C. Bowra, System Vice-President; Mr. R. T. Vaughan, Vice-President and Secretary; Mr. Wm. R. Corner, Vice-President and Comptroller; Mr. John Gratwick, Senior Technical Adviser, Express and Highway Services.

Questioning of witnesses resumed on that section of the Canadian National Railways' annual report entitled "Express".

At 10.00 o'clock a.m. the Chairman interrupted questioning of witnesses and stated that he would entertain motions for the election of a Vice-Chairman.

On motion of Mr. Allmand,

Resolved,—That Mr. Pat Mahoney be elected Vice-Chairman of this Committee.

Moved by Mr. Trudel,

Resolved,—That nominations be closed.

The Chairman then declared Mr. Mahoney elected Vice-Chairman of this Committee.

Questioning of witnesses then resumed on the "Express" section of the Report.

Then on motion of Mr. Horner,

[Traduction]

PROCÈS-VERBAUX

Le JEUDI 8 mai 1969
(42)

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit ce matin à 9 h. 35, sous la présidence de M. H.-Pit Lessard, président.

Présents: MM. Allmand, Benjamin, Breau, Émard, Horner, Lessard (*La Salle*), Howe, Mahoney, Marshall, McGrath, Perrault, Portelance, Rock, Skoberg, Trudel, Turner (*London East*)—(16).

Témoins: Des Chemins de fer Nationaux du Canada: M. N. J. MacMillan, c.r., docteur en droit, président; M. W. C. Bowra, vice-président au réseau; M. R. T. Vaughan, vice-président et secrétaire; M. Wm. R. Corner, vice-président et contrôleur; M. John Gratwick, conseiller technique senior, Messageries et Services routiers.

L'interrogation des témoins reprend sur la section du rapport annuel des Chemins de fer Nationaux du Canada intitulée "Messageries".

A 10 h. du matin, le président interromp l'interrogation des témoins et déclare qu'il est prêt à recevoir des motions en vue de l'élection d'un vice-président.

Sur la proposition de M. Allmand,

Il est convenu—Que M. Pat Mahoney soit élu vice-président du Comité.

Sur la proposition de M. Trudel,

Il est convenu—Que les nominations soient closes.

Le président déclare alors que M. Mahoney est élu vice-président du Comité.

L'interrogation des témoins reprend alors sur la section du rapport intitulée «Messageries».

Puis, sur la proposition de M. Horner,

Resolved,—That the following documents be printed as appendices to this day's Minutes of Proceedings and Evidence.

1. General Description of Single Price Structure Covering Express and Non-carload Freight Traffic. (*See Appendix A-4*),
2. A Transport Consultant looks at Canada's New L.C.L. Tariff. (*See Appendix A-5*),
3. Non-carload pricing—a short guide to Tariff 100 of the Canadian National Railways. (*See Appendix A-6*).

After further questioning, section "Express" carried and the Chairman then called the section entitled "Passenger Services".

At 12.00 o'clock noon, the questioning of witnesses continuing, the Committee adjourned until 3.30 o'clock p.m. this day.

AFTERNOON SITTING (43)

The Standing Committee on Transport and Communications met this day at 3.40 p.m. The Chairman, Mr. H.-Pit Lessard, presided.

Members present: Messrs. Allmand, Benjamin, Émard, Horner, Lessard (*La Salle*), Howe, Mahoney, Marshall, Mongrain, Perrault, Portelance, Rock, Skoberg, Trudel, Turner (*London East*) (15).

Also present: Mr. Ed. Schreyer.

Witnesses: Same as at the morning sitting with the exception of Mr. John Gratwick, Senior Technical Adviser, Express and Highway Services with the Canadian National Railways who did not attend.

Questioning of witnesses resumed on that section of the Canadian National Railways' annual report entitled "Passenger Services".

Il est convenu—Que les documents suivants soient imprimés en appendice aux Procès-verbaux et Témoignages de ce jour:

1. Description générale de l'unique structure de prix couvrant les messageries et le trafic de détail. (*voir appendice A-4*)
2. Un expert-conseil des transports examine de nouveau le nouveau tarif canadien sur le trafic de détail. (*voir appendice A-5*)
3. Fixation du prix des chargements partiels—Le précis du tarif 100 du Canadien National. (*voir appendice A-6*)

L'interrogatoire se poursuit, puis la section intitulée «Messageries» est adoptée, et le président met alors en délibération la section intitulée «Voyageurs».

A midi, l'interrogatoire des témoins se poursuivant, le Comité lève la séance, pour se réunir de nouveau cet après-midi à 3 h. 30.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI (43)

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit cet après-midi à 3 h. 40, sous la présidence de M. H.-Pit Lessard, président.

Présents: MM. Allmand, Benjamin, Emard, Horner, Lessard (*LaSalle*), Howe, Mahoney, Marshall, Mongrain, Perrault, Portelance, Rock, Skoberg, Trudel, Turner (*London East*)—(15).

De même que: M. Ed Schreyer.

Témoins: Les mêmes qu'à la séance du matin, à l'exception de M. John Gratwick, conseiller technique senior, Messageries et Services routiers des Chemins de fer Nationaux du Canada.

L'interrogation des témoins reprend sur la section du rapport annuel des Chemins de fer Nationaux du Canada intitulée «Voyageurs».

After questioning, the section entitled "Passenger Services" carried and the Chairman called that section called "Personnel and Labour Relations".

At 6.00 o'clock p.m. the questioning of witnesses continuing on "Personnel and Labour Relations", the Committee adjourned until 8.00 o'clock p.m.

EVENING SITTING (44)

The Standing Committee on Transport and Communications met this day at 8.05 p.m. The Chairman, Mr. H.-Pit Lessard, presided.

Members present: Messrs. Benjamin, Breau, Émard, Horner, Lessard (*La Salle*), Howe, Mahoney, Marshall, Perrault, Portelance, Rock, Skoberg, Trudel, Turner (*London East*) (14).

Witnesses: Same as at the afternoon sitting.

Questioning of witnesses continued on the section entitled "Personnel and Labour Relations".

The Section entitled "Personnel and Labour Relations" carried and the Chairman called that section entitled "System Activities".

Questioning of witnesses on "System Activities" was allowed on any of the nine subsections included under that heading.

Sections entitled "System Activities"; "Commentary"; "Financial Review" and "Carload Freight" severally carried.

Vote 45 of the Estimates for the fiscal year ending March 31, 1970, relating to the Canadian National Railways, carried.

The Annual Reports of the Canadian National Railways for the years 1968 and 1967 carried.

Une fois l'interrogatoire terminé, la section intitulée «Voyageurs» est adoptée, et le président met en délibération la section intitulée «Personnel et relations syndicales».

A 6 h. de l'après-midi, l'interrogation des témoins se poursuivant relativement à la section intitulée «Personnel et relations syndicales», le Comité lève la séance, pour se réunir de nouveau ce soir à 8 h.

SÉANCE DU SOIR (44)

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit ce soir à 8 h. 05, sous la présidence de M. H.-Pit Lessard, président.

Présents: MM. Benjamin, Breau, Emard, Horner, Lessard (*LaSalle*), Howe, Mahoney, Marshall, Perrault, Portelance, Rock, Skoberg, Trudel, Turner (*London East*)—(14).

Témoins: Les mêmes qu'à la séance de l'après-midi.

L'interrogation des témoins se poursuit relativement à la section intitulée «Personnel et relations syndicales».

La section intitulée «Personnel et relations syndicales» est adoptée, et le président met en délibération la section intitulée «Activités d'ensemble».

On autorise les membres du Comité à interroger les témoins sur n'importe laquelle des neuf subdivisions de la section intitulée «Activités d'ensemble».

Les sections intitulées respectivement «Activités d'ensemble», «Commentaire», «Situation financière» et «Marchandises» sont adoptées tour à tour.

Le crédit 45 des prévisions budgétaires pour l'année financière se terminant le 31 mars 1970 relatif aux Chemins de fer Nationaux du Canada est adopté.

Les rapports annuels des Chemins de fer Nationaux du Canada pour les années 1968 et 1967 sont adoptés.

The Canadian National Railways Securities Trust annual Reports for the years 1968 and 1967 carried.

The Report to Parliament of the Auditors on the accounts of the Canadian National Railways System for the years ended December 31, 1968 and December 31, 1967, carried.

The Chairman was authorized to report the above-mentioned references back to the House.

At 9.30 p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

Les rapports du Trust des titres des Chemins de fer Nationaux du Canada pour les années 1968 et 1967 sont adoptés.

Les rapports des vérificateurs au Parlement concernant les comptes du réseau des Chemins de fer Nationaux du Canada pour les années se terminant respectivement le 31 décembre 1968 et le 31 décembre 1967 sont adoptés.

Le président est autorisé à faire rapport à la Chambre des questions susmentionnées.

A 9 h. 30 du soir, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le secrétaire du Comité,
Robert Normand,
Clerk of the Committee.

[Texte]

EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

Thursday, May 8, 1969.

• 0942

The Chairman: Gentlemen, this morning we are on the item concerning passenger service. We do not have a quorum but as long as we have five members I think we have the right to sit although we are not allowed to take a vote. We have now finished express.

Mr. Skoberg: The other day, Mr. Chairman, I had one or two brief questions on express and I said then that I still wanted to ask them.

The Chairman: All right, go ahead, Mr. Skoberg.

Mr. Skoberg: At the bottom of page 13 in regard to containerization, I notice, Mr. MacMillan, that you refer to the "Conport" and that similar terminals are planned for the future expansion of the system. Could we have an indication of what other terminals you are expecting to expand in this "Conport" concept?

Mr. N. J. MacMillan (President, Canadian National Railways): Basically, what we are doing here is building one in Toronto to see how we get along with it and to see what bugs may develop, and actually also to determine what demands there truly are. We think there is a demand for this type of facility and if it does develop that way in Toronto then we should look again. I do not think we have any other specific locations in mind other than the determination to establish this kind of facility where it will be required.

Mr. Skoberg: Mr. Chairman and Mr. MacMillan, how many professional studies were carried out before determining the location of your present container terminal? Or did you carry out any professional or consultant studies?

Mr. MacMillan: Where do you mean?

Mr. Skoberg: At your main terminal in Montreal.

Mr. MacMillan: We are a participant in the main container terminal in Montreal, the one

[Interprétation]

TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

Le jeudi 8 mai 1969

Le président: Messieurs, nous étudierons ce matin le poste du service Voyageur. Je crois que nous avons le droit de siéger même si nous n'avons pas quorum, du moment que nous ayons 5 députés. Nous n'avons pas le droit évidemment de passer au vote. Nous avons fini avec les messageries.

M. Skoberg: L'autre jour, j'avais encore une ou deux brèves questions à poser sur les messageries et j'aimerais bien le faire.

Le président: Très bien, allez-y monsieur Skoberg.

M. Skoberg: Au bas de la page 13 traitant des containers, j'ai remarqué, monsieur MacMillan, que vous avez mentionné les «Conports» et vous projetez de construire d'autres terminus similaires en vue de l'expansion future du système. Pourriez-vous nous dire dans quels terminus vous avez l'intention d'introduire le concept «Conport»?

M. N. J. MacMillan (Président des Chemins de fer Nationaux du Canada): En réalité, nous en construisons un à Toronto pour voir exactement ce qui va se passer et découvrir quels points nous devons améliorer et, ensuite, pour déterminer quelle serait la demande véritable pour ce service. Nous croyons qu'il y a justement une demande pour ce genre d'aménagement et, si cela marche à Toronto, nous en aménagerons ailleurs. Je ne crois pas que nous ayons un autre endroit précis en vue; nous sommes déterminés à faire ce genre d'aménagement là où il sera requis.

M. Skoberg: Monsieur le président, monsieur MacMillan, combien d'études professionnelles ont été faites avant de choisir l'emplacement exact de votre terminus de containers? Avez-vous fait préparer des études par des professionnels ou des consultants?

M. MacMillan: A quel endroit pensez-vous?

M. Skoberg: A votre terminus principal à Montréal.

M. MacMillan: Nous partageons le principal terminus de containers à Montréal avec les

[Text]

that is used in conjunction with Manchester Liners Ltd., but we are not the creators of it. I would have to check with my colleagues here but I think that we are just one of the parties and we were called upon to do the rail service component.

Mr. Skoberg: Where has most of the Canadian National money for the container terminal been applied at this particular time?

Mr. MacMillan: At this particular time we have not put much money into any of them. We have been invited by the proprietors or the conceivers of these terminals to participate and we have done just that. You will recall, I think, that the day before yesterday Mr. Vaughan described the Halifax container terminal. In that particular instance the choice was made by the shipping companies—the ocean shipping companies; then we were invited to participate as the rail link. The same is true in effect of the Montreal proposition.

● 0945

Mr. Skoberg: Have you any outside consultants or professional people who are now studying the overall location of these various terminals?

Mr. MacMillan: I doubt that we have because of what I said. We do not pick the point of origin and location. We have our own people who are very knowledgeable in this field, too.

Mr. Skoberg: Within the Department?

Mr. MacMillan: Oh, yes.

Mr. Skoberg: Mr. Chairman and Mr. MacMillan, I think it was mentioned on Tuesday that you really did not know, in so far as the Newfoundland operations were concerned, the breakdown of the operating expenses and the likes of that. I think you said that you do not know and that you do not know how to go about breaking this down—I cannot remember the exact words. But do you prorate your express services in Newfoundland for province only, or do you put them in your over-all operating picture?

Mr. MacMillan: This is a question on which I will have to get a little help from our Comptroller. Would you know the answer, Mr. Corner?

Mr. W. R. Corner (Vice-President and Comptroller, Accounting and Finance, Canadian National Railways): What we have is a record of the sales made in Newfound-

[Interpretation]

Manchester Liners Limited mais nous ne sommes pas les créateurs de ce service. Il faudrait que je vérifie auprès de mes collègues, mais je crois que nous sommes uniquement une des parties en cause et on nous a demandé d'assurer le service ferroviaire seulement.

M. Skoberg: Où le CN a-t-il fait sa plus grande mise de fonds pour le terminus de containers à l'heure actuelle?

M. MacMillan: A l'heure actuelle, nous n'avons pas placé beaucoup de fonds nulle part. Les propriétaires ou les créateurs de ces terminus nous ont invité à participer au projet et nous l'avons fait. Vous vous rappellerez, je crois, que mardi, M. Vaughan avait décrit le terminus de containers à Halifax. Dans ce cas particulier; le choix a été fait par les compagnies de navigation. Ensuite, on nous a invité à participer pour le lien de chemins de fer. La même chose est vraie dans le cas de Montréal.

M. Skoberg: Avez-vous des consultants de l'extérieur ou des professionnels qui étudient maintenant la situation d'ensemble de l'emplacement de ces terminus?

M. MacMillan: J'en doute, en raison de ce que je viens de dire. Ce n'est pas nous qui décidons du point d'origine et de l'emplacement. Nous avons nos propres gens qui sont très compétents dans ce domaine.

M. Skoberg: Au sein du ministère?

M. MacMillan: Certainement.

M. Skoberg: Monsieur le président, M. MacMillan, je crois que mardi on a mentionné, que vous ne connaissiez pas la ventilation exacte des dépenses d'exploitation pour Terre-Neuve. Vous nous avez dit que vous ne saviez pas comment nous l'exposer. Est-ce que vous ventilez vos dépenses en messageries à Terre-Neuve pour la province seule ou est-ce que vous les incluez tout simplement dans l'ensemble de vos dépenses?

M. MacMillan: C'est une question pour laquelle je pourrai recevoir un peu d'aide de notre contrôleur. Monsieur Corner, auriez-vous la réponse?

M. W. R. Corner (Vice-président et Contrôleur, Comptabilité et Finances, Chemins de fer Nationaux du Canada): Nous avons le dossier des ventes à Terre-Neuve à l'égard du

[Texte]

land with respect to carload traffic and express traffic that is forwarded from Newfoundland, and those sales become translated into system revenues to form part of the whole system of revenues. There is also traffic that emanates from the mainland and goes through to Newfoundland. Then we have a record of the sales in the particular territory where that traffic originates.

Mr. Skoberg: And when traffic comes into Newfoundland, do you prorate that portion?

Mr. Corner: No, we do not. We do none of that prorating. We have knowledge of the expenses incurred in Newfoundland but that is not to say that that is all the expense associated with the ultimate movement of the traffic that originates in Newfoundland.

Mr. Skoberg: Under this same question, Mr. Chairman, I wonder if the Company could say how much money is allocated in the budget this year for track maintenance and the upgrading of facilities in Newfoundland?

Mr. Corner: Relative to the 1969 operating budget? We do not have any breakdown of that nature. We have a breakdown of capital expenditures that are contemplated.

Mr. Skoberg: Do you not have a complete breakdown in the financial statements and your budget for the year as to what you are going to allocate funds for?

Mr. Corner: We have it by type of expenditure for the system.

Mr. Skoberg: You refer to type of expenditure. This is what I am referring to as well.

Mr. Corner: Transportation, maintenance, but as to where that is incurred, no, we do not have that breakdown.

Mr. Skoberg: Do you have this type of expenditure for each province in Canada?

Mr. R. T. Vaughan (Vice-President and Secretary, Canadian National Railways): It is not done by provinces, Mr. Skoberg. Our accounting system is not set up by provinces. It is set up on a regional basis. There are five regions in Canada and if you look at our map you will see that the regions do not necessarily conform to the provincial boundaries. The Atlantic region begins at a point at Diamond, that is Levis, and extends eastward and embraces part of the Gaspé, New Brunswick, Prince Edward Island, Nova Scotia and Newfoundland.

[Interprétation]

service de chargements complets et de messageries qui quittent Terre-Neuve. Ces ventes sont traduites en revenus et incorporées à l'ensemble du réseau du revenu. Il y a aussi le trafic qui émane du continent en direction de Terre-Neuve. Ensuite nous avons la liste des ventes dans le territoire particulier où le trafic origine.

M. Skoberg: Et lorsque le trafic arrive à Terre-Neuve, est-ce que vous faites la répartition?

M. Corner: Non. Nous ne le faisons jamais. Nous connaissons les dépenses encourues à Terre-Neuve, mais cela ne veut pas dire que toutes les dépenses sont associées au mouvement de trafic qui a son point d'origine à Terre-Neuve.

M. Skoberg: Dans la même ligne, monsieur le président, je me demande si la Compagnie pourrait nous dire combien d'argent dans ses prévisions budgétaires cette année est consacré à l'entretien de la voie ferrovière et à l'amélioration des services à Terre-Neuve?

M. Corner: Pour ce qui est des prévisions budgétaires de 1969? Nous n'avons pas de répartition de cette nature. Nous avons la ventilation des immobilisations qui sont prévues.

M. Skoberg: N'avez-vous pas une ventilation complète dans votre état financier et votre budget pour l'année qui indique comment vous allez attribuer les fonds?

M. Corner: Nous l'avons par genre de dépenses pour le réseau entier.

M. Skoberg: Vous parlez de genres de dépenses. C'est de cela que je parle également.

M. Corner: Nous avons le transport, l'entretien, mais nous n'avons pas leur ventilation particulière?

M. Skoberg: Avez-vous ce genre de dépenses pour chaque province du Canada?

M. R. T. Vaughan (Vice-président et Secrétaire, Chemins de fer Nationaux du Canada): Cela ne se fait pas par province, monsieur Skoberg. Notre système de comptabilité n'est pas établi par province mais sur une base régionale. Il y a cinq régions au Canada, et si vous examinez la carte, vous verrez que les régions ne correspondent pas nécessairement aux frontières provinciales. La région de l'Atlantique commence au Cap Diamant, à Lévis, et se prolonge vers l'Est pour couvrir une partie de Gaspé, l'Île-du-Prince-Édouard, le Nouveau-Brunswick et Terre-Neuve.

[Text]

The St. Lawrence region then extends over part of Quebec and part of Ontario out as far as Oshawa. Then there is the Prairie region, which embraces Saskatchewan and part of Manitoba; then the Mountain region; then westward to the coast. So the regional boundaries do not conform to provincial boundaries.

Mr. Skoberg: Then do you break down your income on the same basis for the regional areas? You use a complete system for this, do you?

Mr. MacMillan: The problem with revenues is that revenues can be accounted for in three different ways. They can be accounted for by point of origin of the traffic, at the station which originates the movement, or they can be accounted for at the point of delivery of the traffic, the destination. A third way is to make prorated of the revenue which would

• 0950

result in part of the revenue accruing to the advantage of the originating locality, the bridge movement and the destination, but we have not satisfied ourselves that a prorated of revenue is a helpful managerial instrument and we work more on the basis of originating traffic or terminal traffic. If we were to do it on the apportionate basis, we would be establishing accounting procedures which would be about the same as those which would endure between two or three different railways. And that is expensive—it costs money to do this.

Mr. Skoberg: When you have appeared before the Canadian Transport Commission in regard to abandonments or passenger service reduction and the likes of this, we have always come up against the prorating of this particular area, either express or passengers, and the point of origin comes into the picture. However, with the computerization that we have today do you not think it would be possible to use the prorating system for the particular area that is in dispute?

Mr. MacMillan: Yes. If you take the capabilities of computers into account, without doubt this can be done. There may be a time in the future when it will become intelligent to do so, but at this moment I do not think there is a railway in North America that has considered it would be a helpful managerial tool to make the prorates by using computers. Computers can do this but obviously your basic interest is in the proceedings before the Canadian Transport Commission. In those instances we follow the for-

[Interpretation]

La région du Saint-Laurent comprend une partie du Québec et une partie de l'Ontario jusqu'à Oshawa. Ensuite, il y a la région des Prairies qui englobe la Saskatchewan et une partie du Manitoba. Ensuite il y a la région des Rocheuses et ensuite la région de l'Ouest jusqu'à la côte. Vous voyez que les frontières régionales ne correspondent pas aux frontières provinciales.

M. Skoberg: Alors, est-ce que votre revenu est réparti par région sur la même base? Avez-vous un système complet à cette fin?

M. MacMillan: Le problème avec les revenus, c'est qu'il y a trois façons de les répartir. On peut les répartir soit selon le point d'origine du trafic, à la gare d'origine du trafic, soit aux points de livraison ou de destination. La troisième façon, c'est de répartir proportionnellement les revenus, ce qui veut dire qu'une partie des revenus s'accroîtraient à l'a-

vantage de l'endroit d'origine, des endroits où il y a un pont et des endroits de destination. Mais nous ne sommes pas convaincus que la répartition des revenus serait un bon instrument de gestion. C'est pourquoi nous travaillons surtout selon le point d'origine ou le point de destination. Si nous devions le faire d'une façon proportionnelle, nous établirions un régime de comptabilité qui serait à peu près le même qui existerait s'il y avait deux ou trois chemins de fer différents. Ce serait très coûteux.

M. Skoberg: Lorsque vous avez comparu devant la Commission des transports du Canada au sujet d'abandon ou de réduction du service ferroviaire, nous avons toujours fait face au problème de la répartition dans cette région en particulier du service-voyageur, et le point d'origine revenait toujours en question. Vu les ordinateurs que nous avons aujourd'hui, ne croyez-vous pas qu'il serait possible d'établir la proportion pour la région en cause?

M. MacMillan: Oui, si l'on considère les possibilités de l'informatique, cela peut se faire sans aucun doute. À l'avenir, il sera peut-être plus prudent et plus intelligent de le faire, mais à l'heure actuelle, je ne crois pas qu'il y ait un seul chemin de fer en Amérique du Nord qui y ait vu un outil vraiment utile à la direction, pour faire la répartition. Les ordinateurs peuvent le faire, mais, il est évident que votre intérêt réside surtout dans les procédures devant la Commission canadienne des transports. Et là, nous

[Texte]

mulas which are laid down in the Rules of Practice and Procedure and we produce the information they direct us to produce.

Mr. Skoberg: So you agree, Mr. MacMillan, that in many cases this really gives a false impression of the actual income derived from the particular service on a line that is before the Commission?

Mr. MacMillan: I agree with you that it is not accurate to the decimal point, but you will recall that in virtually every instance these studies are scrutinized by a number of experts, in addition to the railway experts. The railway experts are one team, but there are other teams that have examined them in exactly the same way and through the passage of time acceptable formulae have been devised. You know, of course, that at the moment a new costing order is under study and it is conceivable that that will change the rules, we do not know.

Mr. Skoberg: On Tuesday, I asked if your financial statement showed the total amount spent on professional or special services. Do you have that figure today?

Mr. Corner: We have the total for 1968 for consulting and other fees for special studies, and it amounts to \$777,000.

Mr. Skoberg: Are you suggesting that this is the total amount the Canadian National has spent for outside consultants and special services?

Mr. Corner: It is.

Mr. Skoberg: For the year 1968?

Mr. Corner: That is correct.

Mr. Skoberg: In your department do you then credit their services to this specific item?

Mr. Corner: No, those are the amounts paid to outside parties.

Mr. Skoberg: Once again this is an invitational type of bid, is it?

Mr. Corner: Oh, yes. There are some consulting firms that have special skills in particular areas in which we are interested. We might be somewhat restricted in the choice, but we invite tender in all these things.

[Interprétation]

devrons suivre les procédures établies par la Commission dans la Règle des pratiques et méthodes, et on fournit les renseignements qu'ils nous demandent.

M. Skoberg: Est-ce que vous ne seriez pas d'accord, monsieur MacMillan, que dans plusieurs cas, cela laisse une fausse impression du revenu actuel dérivé d'un service particulier, d'une ligne qui est déjà soumise à la Commission?

M. MacMillan: Je conviendrais que ce n'est pas tout à fait exact, mais vous savez que dans presque tous les cas, ces études sont surveillées par un certain nombre d'experts en plus des spécialistes des chemins de fer. Les spécialistes de chemins de fer forment une seule équipe, mais il y a d'autres équipes qui les examinent de la même manière et avec le temps, on a fini par trouver des formules acceptables. Vous savez maintenant qu'il y a à l'étude à l'heure actuelle, une nouvelle formule de vérification des coûts, qui pourrait peut-être changer les règlements. Nous ne le savons pas.

M. Skoberg: Mardi, j'ai demandé si vous aviez dans votre état financier le montant des dépenses au poste des services professionnels et spéciaux. Avez-vous les chiffres aujourd'hui?

M. Corner: Nous avons le total de 1968, pour les frais de consultation et autres frais pour des études spéciales, ce qui s'élèvent à \$777,000.

M. Skoberg: Prétendez-vous que c'est la somme d'argent dépensée par le National Canadien pour les services de consultation à l'extérieur et pour services spéciaux.

M. Corner: C'est cela.

M. Skoberg: Pour l'année 1968?

M. Corner: Oui, c'est exact.

M. Skoberg: Dans votre ministère, est-ce que vous attribuez ces services à des postes précis?

M. Corner: Non, c'est le total des sommes d'argent dépensées à l'extérieur.

M. Skoberg: Encore une fois, c'est un genre d'invitation aux appels d'offres, n'est-ce pas?

M. Corner: Oui. Il y a certaines sociétés de consultations spécialisées dans certains domaines qui nous intéressent. Nous serions peut-être limités dans notre choix, mais, dans toutes ces questions, les soumissions sont les bienvenues.

[Text]

● 0955

Mr. Skoberg: How often do you look at your preferred list of consulting firms in order to add more firms to it, and what system do you use in adding these new firms, Mr. MacMillan?

Mr. Vaughan: I suppose, Mr. Skoberg, it depends on our requirement. There are some facets of consultation where there may only be one or two available in the world to meet your requirement, so it really depends on the specific study or the specific aid that you require. The railway would perhaps do this rather than endeavouring to build up a complete staff. If it had a specific job to do it would look at the requirement and then look at the professional list of people who were competent in this field.

Mr. Skoberg: I would like to know how a new firm of consultants would approach the Canadian National in order to get on this preferred list that you must have?

Mr. Vaughan: I do not think there is a preferred list. If any consulting firm thinks it has something we might be interested in, the thing to do is to come down and see us, and they do this.

Mr. Skoberg: Then, if there is not a preferred list how do you put your tenders out when you invite these people to tender on a particular consulting job that you have?

Mr. MacMillan: The real situation is that if it is a matter of very broad gauge interest, inquiries are then instituted of six or eight different firms and they are invited to make submissions as to how they would go about it, the depth of their inquiries and an estimate of the cost. In respect of that list, we are continually being visited by people who deal in various facets of the consulting profession and we are adding to the list and, frankly, subtracting from the list. It is a living thing; it goes on all the time.

I think I have discussions with perhaps half a dozen firms a year that are endeavouring to obtain consulting work from us, and no doubt there are many others in the company who see people.

Mr. Skoberg: Thank you.

The Chairman: Mr. Benjamin, are you still on express?

Mr. Benjamin: Yes.

[Interpretation]

M. Skoberg: Combien de temps examinez-vous votre liste préférée de firmes-conseils si vous voulez y ajouter d'autres sociétés, et de quelle méthode vous servez-vous pour le faire, monsieur MacMillan?

M. Vaughan: Je suppose, monsieur Skoberg que cela dépend des exigences. Il y a quelques genres de consultation où il y aurait peut-être un ou deux disponibles dans le monde pour le genre d'exigences que vous avez. En d'autres termes, cela dépend vraiment de l'étude en question ou de l'aide dont vous avez besoin. Les sociétés de chemins de fer feraient plutôt cela au lieu d'essayer de compléter son personnel à cet égard. S'il y a un travail particulier à faire, on examinerait les exigences et ensuite la liste de gens qui sont compétents dans ce domaine.

M. Skoberg: J'aimerais savoir, comment une nouvelle société de consultation s'adresserait au National-Canadien pour être ajoutée à la liste préférentielle que vous devez avoir?

M. Vaughan: Je ne crois pas qu'il y ait une liste préférentielle. Si une société de conseillers trouve que nous pourrions être intéressés à ce qu'ils font, ils n'ont qu'à venir nous voir, et c'est ce qu'il font.

M. Skoberg: S'il n'y a pas de liste des préférences, comment donnez-vous les soumissions lorsque vous invitez ces gens à présenter des offres sur un travail particulier que vous devez faire?

M. MacMillan: En fait, s'il s'agit d'un intérêt très vaste, alors on se renseigne sur six ou huit sociétés et on les invite à présenter des soumissions relatives à leurs méthodes, la profondeur de leurs enquêtes ainsi qu'une évaluation du coût. En ce qui concerne cette liste, nous recevons continuellement la visite de personnes qui s'acquittent des différents aspects de la profession. Nous ajoutons à la liste et, franchement, nous biffons de la liste aussi. Cela n'arrête jamais.

Personnellement, je crois que j'ai discuté par année, avec peut-être une demi-douzaine de sociétés qui essaient d'obtenir un travail de consultation de nous. Il y en a sans aucun doute plusieurs autres dans la compagnie qui voit les gens.

M. Skoberg: Merci.

Le président: Monsieur Benjamin, êtes-vous toujours au service-messagerie?

M. Benjamin: Oui.

[Texte]

The Chairman: If I recall correctly, when we adjourned on Tuesday night there were only one or two questions by Mr. Skoberg.

Mr. Benjamin: I just have a few questions.

The Chairman: Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Mr. MacMillan, do you lump all the carload shipments now? Is your carload traffic all classified as express or do you still have less-than-carload freight?

Mr. MacMillan: We do have in the Maritime provinces for the time being, yes.

Mr. Benjamin: Just in the Maritimes. Do you feel that the less-than-carload traffic is something that is really not worthwhile so far as the railway is concerned and that it should be left to other modes of transportation?

Mr. MacMillan: Under our old designation any shipment which, by bulk or by weight, was less than the capacity of a freight car was LCL traffic, and this traffic used to compete with the services provided in the express department. It was very difficult to recognize the segregation between the actual commodities being shipped and the express traffic.

Some things were always moved by LCL because they were not packaged or because of other differences of this nature, but it is basically the same type of commodity that we are talking about in both descriptive terms. When we put the two of them together, our objective was to consolidate the methods of handling and of movement, and to bring them together rather than have the two services exist side by side.

• 1000

Mr. Benjamin: I think it makes sense to combine the two, but would you agree—particularly at smaller points in the handling of freight or express traffic—where you can secure a major volume of the less-than-carload traffic that as a result you would sort of tie up the available carload traffic at that point?

What I am getting at is that you eliminate your competitors, and I am speaking particularly of the branch lines at smaller centres

[Interprétation]

Le président: Si je me souviens bien, lorsque nous avons levé la séance, mardi soir, il n'y avait que monsieur Skoberg qui avait une ou deux questions à poser.

M. Benjamin: Je n'ai que quelques questions à poser.

Le président: Monsieur Benjamin?

M. Benjamin: Monsieur MacMillan, est-ce que vous réunissez tous ces envois de chargement de wagon? Est-ce que le trafic de wagon est classé entièrement comme trafic-messagerie ou avez-vous encore le transport-marchandises par wagonnée incomplète.

M. MacMillan: Il existe dans les Maritimes.

M. Benjamin: Seulement dans les Maritimes. Est-ce que vous croyez que le trafic-marchandises de moins d'une wagonnée n'a pas tant de valeur pour les chemins de fer et que cela devrait être laissé aux autres moyens de transport?

M. MacMillan: Sous notre ancienne désignation, toute expédition qui se fait en vrac ou dont le poids équivalait à moins d'une wagonnée se trouvait à être le trafic de moins d'une wagonnée. Ce trafic faisait autrefois concurrence aux services assurés par le service de messageries. C'était alors très difficile d'établir une distinction entre les denrées actuelles qui sont expédiées et le service-messagerie.

Il y avait toujours quelque chose au sujet du transport des marchandises par wagonnée, incomplètes soit qu'elles n'étaient pas empaquetées ou des différences de cet ordre, mais, au fond, c'est le même genre de denrées dont nous parlons en termes descriptifs. En joignant les deux, nous espérons consolider la méthode de manutention ainsi que le mouvement. Il s'agissait ainsi de les mettre ensemble au lieu d'avoir deux services parallèles.

M. Benjamin: Je trouve que c'est faire preuve de bon sens que de combiner les deux, mais je me demande, monsieur, tout particulièrement aux endroits moins importants pour la manutention du trafic—messagerie ou du trafic—marchandises, là où vous pouvez assurer un volume considérable de trafic de moins d'une wagonnée, si vous seriez d'accord alors pour dire que le résultat serait alors de ralentir le trafic disponible par chargement de wagon en cet endroit.

Ce que je veux dire, c'est que vous éliminez les concurrents. Je parle tout simplement des embranchements dans les centres moins

[Text]

where the railway and four or five independent trucking companies earn enough carload traffic at those points to warrant their being there, and the less-than-carload traffic is what keeps them going; this requires more trips and so forth. In my experience in the railway, any place that I worked at when we tied up the less-than-carload freight and express traffic it was not worthwhile for our competitors to come in because there was enough carload stuff and as a result we got the carload business. Yet it always seemed to me that the railways would just as soon not bother with the LCL stuff. What is the attitude of your Company on this?

Mr. MacMillan: I do not know whether I understand your question correctly. My answer may help you, nevertheless. We are common carriers; we are not left with very much discretion in many instances and it would be very difficult for us to contemplate closing out an express agency or an LCL pickup point in one of the small locations on the basis that we were going to leave the traffic for the competing truck lines. That does not work. We are not normally granted the right to withdraw. Is that in the nature of the problem that you have?

Mr. Benjamin: Partly, yes, I would agree. But when you decrease service, for example, you decrease rail service to the extent of way, freights and mixed trains, you obviously then do not have any LCL capacity, and as a result your carload traffic drops. Competitors are then able to move in and take up the slack in both fields of traffic.

Mr. MacMillan: Yes.

Mr. Benjamin: I assure you this has been the pattern on both of the major systems since 1950.

Mr. MacMillan: There is no question about the fact that carload traffic is much more attractive to any big railway than less-than-carload traffic. There is no doubt about that at all.

Mr. Benjamin: May I just comment, Mr. MacMillan, that I get sick and tired of losing business. The company I worked for lost carload business because they were not provid-

[Interpretation]

importants, où les chemins de fer, en plus de 4 ou 5 compagnies indépendantes de camionnage se trouvent à avoir suffisamment de trafic de chargement de wagon en ces endroits, pour assurer leur existence. Le trafic de moins d'une wagonnée maintient leur activité. Cela exige plus de voyages et ainsi de suite. D'après l'expérience que j'ai eue aux chemins de fer, dans n'importe quel endroit où je travaillais, lorsque nous avions le service de chargement incomplet et ensuite les messageries, les deux services conjugués ne permettaient pas à nos concurrents de prendre place sur le marché car il y avait un volume suffisant et, par conséquent, ce sont les chemins de fer qui bénéficiaient de ce trafic. Il m'a toujours semblé que les chemins de fer ne voulaient pas vraiment s'occuper des chargements incomplets. Je me demande ce qu'est l'attitude de votre compagnie à cet égard?

M. MacMillan: Je ne sais pas si j'ai bien compris votre question et, par conséquent, ma réponse pourrait ou non vous aider. Néanmoins nous sommes tout de même des transporteurs publics. Nous n'avons vraiment pas le choix à l'heure actuelle en plusieurs cas. Il nous serait très difficile actuellement de former une agence de messageries ou des points de chargements incomplets dans l'une de ces petites localités, en nous fiant uniquement à la raison que nous allions laisser ce trafic aux camionneurs. Cela ne marche pas du tout. Normalement, nous n'avons pas le droit de nous retirer. Est-ce que c'est à peu près dans le genre du problème que vous aviez?

M. Benjamin: Oui, partiellement. Lorsque vous diminuez le service ferroviaire pour ce qui est du trafic marchandises, évidemment, à ce moment-là, vous n'avez plus la possibilité de transporter le volume de moins d'une wagonnée et, par conséquent, votre trafic baisse. Vos concurrents ont alors la possibilité de remplir le vide laissé par les chemins de fer.

M. MacMillan: Oui.

M. Benjamin: Je vous assure que c'est ce qui s'est produit depuis 1950 pour les deux compagnies de chemins de fer principales.

M. MacMillan: Il n'y a pas de doute du tout que le volume d'une wagonnée complète est beaucoup plus attrayant que le volume de moins d'une wagonnée pour n'importe quel chemin de fer. Aucun doute à ce sujet.

M. Benjamin: J'aimerais simplement faire le commentaire, monsieur MacMillan, que j'étais plutôt fatigué de perdre des clients. Nous avons perdu les wagonnées complètes parce

[Texte]

ing service for less-than-carload traffic. As a result our competitors were often able to take carload business away from us; they were able to provide more frequent service. It always seemed to me that the railways had a self-defeating attitude. I begin to wonder if it was not deliberate in the sense that by decreasing service they decreased revenue and then closed branch lines.

Mr. MacMillan: No, I do not think there was anything as subtle as that involved in it.

Mr. Benjamin: What percentage of your piggyback traffic was your own trucks?

Mr. Corner: On a revenue basis?

Mr. Benjamin: Yes.

Mr. Corner: The total revenue pertaining to company-owned trailers was \$5,714,000 in Canada and \$1,561,000 in the United States. The grand total for the system for both commercial and company-owned trailers was \$18,847,000.

Mr. Benjamin: About a third, then, of your piggyback back traffic was your own trailers?

• 1005

Mr. Corner: That is right.

Mr. Benjamin: That is all I have.

The Chairman: Gentlemen, I am sorry to interrupt the proceedings of the Committee, but while we have a quorum, I would like to have a motion to re-install the Vice-Chairman.

Mr. Allmand: I move that Mr. Mahoney be re-installed as Vice-Chairman.

Mr. Marshall: I second the motion.

The Chairman: Agreed?

Motion agreed to.

Mr. Horner: My thoughts were running parallel to Mr. Benjamin's and I notice the opening paragraph under express:

Express (or non-carload) services continued to expand in response to technological and economic developments which are making this traffic more and more important to the Company.

It used to be said by former Presidents of the CNR, Mr. MacMillan, that actually the CNR is interested in bulk hauling of any commodity

[Interprétation]

que nous ne procurions pas de service de chargement incomplet et nos concurrents nous enlevaient cette clientèle, parce qu'ils offraient un service adéquat. Je me suis demandé si les chemins de fer n'agissaient pas ainsi de façon délibérée; en diminuant le service, vous diminuez le revenu et, ainsi vous êtes à même d'abandonner le service sur les lignes secondaires.

M. MacMillan: Non. Je ne crois pas qu'il y ait une pensée aussi subtile dans tout cela.

M. Benjamin: Quel pourcentage de votre trafic rail-routes provient de vos propres camions?

M. Corner: Des revenus?

M. Benjamin: Oui.

M. Corner: L'ensemble des revenus ayant trait aux remorques de la Compagnie était de \$5,714,000 au Canada, et de \$1,561,000 aux États-Unis, sur un total pour l'ensemble du réseau, soit pour les remorques privées et celles de la Compagnie, de \$18,741,000.

M. Benjamin: Donc, le tiers de votre service rail-route venait de vos propres remorques?

M. Corner: C'est exact.

M. Benjamin: C'est tout ce que j'ai à dire.

Le président: Je m'excuse, je dois interrompre les délibérations du Comité. Alors que nous avons quorum, j'aimerais que nous ayons une proposition pour remettre en fonction le vice-président.

M. Allmand: Je propose donc que M. Mahoney soit réinstallé dans sa charge de vice-président.

M. Marshall: J'appuie la proposition.

Le président: D'accord?

La proposition est acceptée.

M. Horner: J'avais des idées un peu parallèles à celles de M. Benjamin, mais je vois dans le premier paragraphe, sous la rubrique «Messageries» que:

Les services messageries (transports de détail) ont continué leur expansion en 1968. L'évolution technologique et économique en fait une activité de plus en plus importante pour la Compagnie.

Monsieur MacMillan, l'ancien président du National-Canadien, avait l'habitude de dire que le National-Canadien est intéressé au

[Text]

but were not too interested in passenger and they were not interested in express. In spite of that often stated expression in this Committee I see here that express traffic is still increasing. Has the CNR changed its mind? Is it going to go out and look for express traffic in any way, shape or form?

Mr. MacMillan: The answer to that, Mr. Horner, lies in the fact that the Canadian National Railways is a total transportation agency and the law imposes on it certain obligations. The movement of bulk traffic is inevitably going to be the largest volume of our business and it is the business which we can handle, per unit of movement, less expensively than any other. It is the backbone of our income and will continue to be, in my opinion. We do have these other responsibilities and our job is to try to build them up to the point where we are carrying as much of it as we possibly can.

Mr. Horner: Your job is to build up and carry as much of...

Mr. MacMillan: As economically as we can.

Mr. Horner: ...the express traffic as you possibly can?

Mr. MacMillan: Yes.

Mr. Horner: In our swing through the Maritimes—and I know it is evident in Western Canada too—every other brief we listened to was a complaint about express traffic and the high rates that railroads were charging for express traffic. Many of the briefs suggested that if the Maritimes freight rates subsidy was applicable to the trucking industry they would readily, because of the rates the railroads were charging, gobble up the business. This was the impression left with me in listening to a number of briefs. I am thinking of Summerside, Sydney and another one that manufactured stoves; two or three firms in Truro were complaining about the rates. In spite of the economic fact that express traffic is increasing, as you stated in your brief, I saw little evidence that you really were searching for or trying to hold that business. Are trying to hold that business?

[Interpretation]

transport en vrac de n'importe quelle denrée, mais il n'était pas trop intéressé au service de passagers ou aux messageries. Malgré ce qu'on a déjà dit très souvent en ce Comité, je vois ici que le service des messageries augmente toujours comme son budget du reste. Est-ce que vous avez changé d'avis? Est-ce que le National-Canadien a changé d'avis? Est-ce qu'il va essayer de faire campagne pour obtenir un volume accru de messageries?

M. MacMillan: La réponse à cela, monsieur Horner, vient du fait que le National-Canadien est un organisme de transport global. Il nous incombe donc d'assumer certaines obligations pour le transport des denrées en vrac; cela va constituer le plus fort volume de nos affaires et c'est ce que nous pouvons faire par unité de façon la moins coûteuse, et c'est là la pierre angulaire de notre revenu. Nous avons d'autres responsabilités. Il nous faudra donc essayer d'améliorer ces services et de les amener au point où nous assumons autant que possible cette responsabilité dans la mesure où nous sommes capables de le faire.

M. Horner: Votre travail est de transporter le plus possible ..

M. MacMillan: Le plus économiquement possible...

M. Horner: ...de messageries?

M. MacMillan: Oui.

M. Horner: Au cours d'une tournée dans les Maritimes, et nous avons pu nous en rendre compte aussi dans l'Ouest du Canada d'ailleurs, que dans chaque mémoire il y avait une plainte portant sur le service des messageries, et les taux très élevés qu'exigeaient les chemins de fer pour le service de messageries. Bon nombre de mémoires rapportaient que si les subventions au transport des marchandises dans les Maritimes s'appliquaient au camionnage, vu les taux exigés par les chemins de fer, ils s'empareraient du trafic. C'est là l'impression que j'ai eue après avoir entendu un certain nombre de mémoires. Je pense entre autres à Summerside, à Sydney, à un manufacturier de cuisinières électriques et à deux ou trois entreprises de Truro qui se plaignaient des taux. Alors, je me demande si vraiment, malgré les facteurs économiques, du fait qu'il y a une augmentation du trafic des messageries, tel que vous le dites dans votre mémoire, il y a des preuves que vous essayez de maintenir et de faire en sorte de continuer à obtenir ce genre de clientèle.

[Texte]

Mr. Vaughan: Perhaps, Mr. Horner, Mr. Gratwick could speak to that point. He was here the other evening and perhaps he might enlighten you a bit on that. Mr. Gratwick.

Mr. John Gratwick (Senior Technical Adviser, Express Highway Services): We are making a number of basic changes to accommodate the current situation for non-carload traffic, and in the violent changes, if you like, that took place two years ago, which appeared to be violent to some when they tried to combine as far as possible non-carload movements under the Express heading, these were primarily price and terms and condition changes. These were to enable us to go on operating and, in fact, extend our operations in this field in both a technical sense and a price sense: in other words, using the technology that was now available to us. The big changes that have happened as a result of divorcing express from passenger train movements, the changes that have happened though divorcing LCL's from way freight train movements and having to provide virtually an alternate form of service for both of these traffics.

Mr. Horner: Yes, but the point here is that you seem to contradict yourself in the first three paragraphs at the top of page 13. You say in the very opening sentence:

Express (or non-carload) services...

I want to emphasize that word "services".

Express (or non-carload) services continue to expand...

Then lower down on the same page you say:

A result of the new price structure was a drop in the volume of shipments, accompanied by a 20% increase in per-shipment revenue.

It is obvious to me that there is a demand for the services, but you are not paying attention to it; you really do not want it. So you are taking the cream of the services and increasing the rate 20 per cent on that cream and making it look good as if there were an over-all increase.

Mr. Gratwick: One of our intentions here was, first of all, to attempt to make this traffic compensatory at all levels. One of the things we did by changing the price structure was to change the nature of the traffic to some extent. Some of this drop in the volume of shipments, which was not as much as the increased revenue that was beginning to make it compensatory, moved to other means, perhaps staying in the same family. In other

[Interprétation]

M. Vaughan: Est-ce que M. Gratwick pourrait répondre? Il était là l'autre soir, et peut-être pourrait-il mieux éclairer votre lanterne.

M. John Gratwick (Conseiller technique sénior, Messageries et services routiers): Il y a un certain nombre de changements fondamentaux qui se sont entrepris pour ce qui est du changement de volume, qui s'est produit il y a deux ans. Nous essayons de combiner dans la mesure du possible, et il fallait tenir compte des conditions changeantes, afin de pouvoir nous permettre de toujours maintenir nos opérations et même de leur donner de l'expansion, tant sur le plan technique que pratique. Nous utilisons les techniques à notre disposition et les grandes modifications qui se sont produites, comme la séparation du service de messageries et du service passager, et des services de chargements incomplets de ceux du transport en vrac.

M. Horner: Vous semblez vous contredire dans les trois premiers alinéas de la page 13. Vous dites dès le début:

Les services de messageries (ou de chargements incomplets)...

Je veux souligner le mot «services»

Les services de messageries (ou de chargements incomplets) ont continué leur expansion

et plus loin vous dites:

Elle eut pour résultat une diminution du volume des envois et une augmentation de 20% des recettes par envoi.

Alors, ce qui me semble évident qu'il y a demande pour ce genre de services, mais que vous n'y prêtez pas attention; vous ne le voulez pas vraiment. Donc, vous prenez la crème du service et vous augmentez le tarif de 20 p. 100 et vous semblez présenter cela comme si c'était une augmentation d'ensemble.

M. Gratwick: Tout d'abord nous voulions essayer de rendre ce trafic compensatoire à tous les niveaux. Une des choses que nous avons faite en changeant la structure des prix a été de changer la nature du trafic dans une certaine mesure. Une partie de cette baisse dans le volume des expéditions, qui n'a pas été aussi élevée que l'augmentation du revenu qui commençait à être compensatoire, est passée à d'autres moyens, restant peut-être dans

[Text]

words, perhaps it was advantageous to move some of the very small shipments by mail.

Mr. Horner: Then please explain the first sentence which reads:

Express (or non-carload) services continued to expand...

Mr. Gratwick: Yes, because express services include piggyback, container services and the totality of these has expanded.

Mr. Horner: The totality has expanded, that is fine.

Mr. Gratwick: Through the consolidation of small shipments, some of the small ones have moved into piggyback or container service.

Mr. Horner: Why have you got in brackets, non-carload?

Mr. MacMillan: It is really just a descriptive word.

Mr. Horner: It is a pretty poor place to put it, if you ask me. It substantiates my argument and not yours.

Mr. MacMillan: No, we use it there as opposed to carload, that is what it is there for.

Mr. Horner: Yes, but let us just be quite honest, in a container service it moves as a carload. You do not start opening up a container here and a container there as the train moves along. It moves as a bulk. It is the same thing with piggyback.

Mr. MacMillan: No, but we put more than one container on a car.

Mr. Gratwick: This applies to all our express movements now because we are using our own containers to carry express traffic. They move as a container between points. We load the container at one end and we unload it at the other. More and more express is moving in container and piggyback moves.

Mr. Horner: I think you will use greater judgment in writing your next report, that is the only constructive result I, perhaps, will get from this exchange of questions. You, sir, have suggested that you have reduced the amount of LCL movement, and that you have increased the rates on the remaining part. Do you have to apply to the CTC before any changes in that...

[Interpretation]

la même famille. En d'autres termes, il était peut-être avantageux d'expédier de très petits chargements par la poste.

M. Horner: Pourriez-vous alors m'expliquer la première phrase:

Les services de messageries (ou de chargements incomplets) ont continué leur expansion...

M. Gratwick: Oui, parce que les services de messageries comprennent les services rail-route et de container et l'ensemble de ceux-ci a connu de l'expansion.

M. Horner: L'ensemble a connu de l'expansion. C'est bien.

M. Gratwick: Par la consolidation des petits chargements, certains de ceux-ci sont passés aux services rail-route ou de container.

M. Horner: Pourquoi avez-vous entre parenthèses les chargements incomplets?

M. MacMillan: En réalité, c'est juste un mot descriptif.

Mr. Horner: Quant à moi, il est très mal placé. Cela prouve mon argument, non pas le vôtre.

M. MacMillan: Non, nous l'utilisons là par opposition aux chargements complets, et il est là pour cette raison.

M. Horner: Oui, mais soyons honnêtes, dans un service de container cela est transporté comme wagnonnée complète. On n'ouvre pas un «container» ici et là au fur et à mesure où il est déplacé? La même chose avec le service rail-route.

M. MacMillan: Non, mais nous plaçons plus d'un container sur un wagon.

M. Gratwick: Ceci s'applique à tous nos mouvements de messageries maintenant parce que nous utilisons nos propres containers pour les messageries. Nous chargeons le container à une extrémité et le déchargeons à l'autre extrémité. De plus en plus de messageries sont transportées par container et rail-route.

M. Horner: Je pense que vous utiliserez un meilleur jugement pour la rédaction de votre prochain rapport, à la suite de cet échange de questions. Vous avez dit que vous avez diminué le montant du mouvement des chargements incomplets et que vous avez augmenté les taux pour le reste? Est-ce qu'il vous faut demander à la Commission canadienne des transports avant de faire des modifications.

[Texte]

Mr. Gratwick: We have to file rates with the CTC. We are under the dual constraint that applies to all rail rates now of being compensatory otherwise, we can be challenged by other modes. There is a top limit on carload freight which is probably never relevant as far as noncarload freight in the noncompetitive traffic where we are the only mode is concerned. In addition, in the Maritimes, of course, the LCL rates are still controlled by...

Mr. Horner: Yes, but in changing those rates do you have to apply to the CTC?

Mr. Gratwick: To change the LCL rates?

Mr. Horner: To change the LCL rates or to drop them or to drop the services?

Mr. Gratwick: Not to drop the LCL rates in any other part of the country.

Mr. Horner: Would it affect the CNR to any extent whatsoever if the Maritime Freight Rates Act was made applicable to the trucking industry in the Maritimes?

Mr. Gratwick: I think it might help.

• 1015

Mr. Horner: It might help you; I see. In other words it would get you completely out of the express business in that area.

Mr. Gratwick: I think it would place us in the same position as the very healthy position we have, say, in Ontario, where we are obviously competing with a very competitive trucking industry and, in fact, we are doing very nicely.

Mr. Horner: I saw no real evidence of strength of the CNR in the trucking industry in the Maritimes. Your percentage of the trucking industry in the Maritimes is very low. Would you agree with that?

Mr. Gratwick: I think so, yes, comparatively.

Mr. Horner: Very low.

Mr. Gratwick: Except that the trucking industry in the Maritimes is, perhaps, low as a total.

[Interprétation]

M. Gratwick: Il nous faut déposer nos tarifs auprès de la Commission canadienne des transports. Il nous faut démontrer que cela s'applique pour tous les tarifs, il faut prouver que c'est vraiment compensatoire. Il y a une limite, un maximum pour ce qui est du trafic lorsqu'il n'y a pas de concurrence et que nous sommes le seul mode de transport. Dans les Maritimes, bien entendu, le tarif des chargements incomplets est encore contrôlé.

M. Horner: Oui, mais lorsque vous voulez modifier ces tarifs, vous devez le demander à la Commission canadienne des transports?

M. Gratwick: Pour changer les tarifs des chargements incomplets...

M. Horner: Pour changer les tarifs des chargements incomplets ou de les baisser ou d'abandonner le service?

M. Gratwick: Non, pas pour diminuer les tarifs des chargements incomplets ailleurs au pays.

M. Horner: Est-ce que cela affecterait vraiment le National-Canadien si la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes s'appliquait aussi dans le cas du camionnage dans les Maritimes?

M. Gratwick: Cela pourrait nous aider.

M. Horner: Cela pourrait vous aider; je vois. En d'autres mots, cela vous éliminerait du commerce des messageries dans cette région.

M. Gratwick: Je crois que cela nous placerait dans une position aussi favorable que celle que nous avons maintenant, disons, en Ontario, où nous sommes évidemment en concurrence avec une industrie de camionnage très concurrentielle et, de fait, nous réussissons bien.

M. Horner: Je comprends mais je ne vois pas vraiment de preuve de la force du National-Canadien dans l'industrie du camionnage dans les Maritimes. Votre pourcentage de l'industrie du camionnage dans les Maritimes est peu élevé. Vous êtes d'accord?

M. Gratwick: Oui.

M. Horner: Très bas.

M. Gratwick: Je le crois. Sauf que l'industrie du camionnage dans les Maritimes est peut-être faible dans l'ensemble.

[Text]

Mr. Horner: As a total of what? As a total percentage of...

Mr. Gratwick: The total trucking industry in the Maritimes is perhaps at a lower level than it is in some other parts of Canada.

Mr. Horner: Oh, yes, it is at a lower level partly because of the Maritime Freight Rates Act. Your comments were interesting.

I have one or two other questions with regard to express. There seems to be a general—you indicated it was true in the Maritimes—there seems to be a general desire on the part of the railways to get out of the express business. You just said that you would like to give it all to the trucks in the Maritimes.

Mr. Gratwick: I did not say this. I said that our business, I am certain, would be healthier if, in fact, we were up against a normal vested process as we are in the rest of the country.

Mr. Horner: I have had a number of complaints just recently cross my desk about railways with regard to the express movement of livestock. I am thinking here of shipping purebred dogs in crates.

An hon. Member: Chicks.

Mr. Horner: Shipping them and paying for them express. I could show you, in fact, three letters on my desk right now that I have not answered which specifically says that you pretty nearly have to take a crowbar and pry the express door open to get the crated animal in the car, and these are very valuable animals in many, many cases. The railways will make every attempt in the world not to take the traffic.

Mr. Gratwick: I am sorry, Mr. Horner, we are perfectly prepared to carry this traffic. This has been re-affirmed within the last six months, in discussions with some of the provincial animal associations particularly in terms of dogs. We do not refuse to carry this traffic in any place where we can provide the service which is suitable as far as the animal is concerned. Conditions on this, though, are that, first of all, the animal has to be in a crate and we are being firmer in our definitions of how this must be done, how the crating is done and the style of packaging for animals than we were in the past. This has caused some difficulty. We are certainly now

[Interpretation]

M. Horner: Comme total de quoi? Comme pourcentage total de quoi?

M. Gratwick: Le niveau de toute l'industrie du camionnage dans les Maritimes est peut-être à un niveau moins élevé que dans d'autres parties du Canada.

M. Horner: Oui. C'est un niveau moins élevé sans doute à cause de la loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes. Vos commentaires ont été intéressants.

J'ai une ou deux autres questions à poser sur les messageries. Il semble y avoir, vous avez indiqué que cela va pour les Maritimes, il semble y avoir un désir général de la part des chemins de fer de se retirer du service des messageries. Vous venez de dire que vous aimeriez céder le tout au camionnage dans les Maritimes.

M. Gratwick: Je n'ai pas dit cela. J'ai dit que nos affaires, j'en suis certain, seraient plus prospères si nous devions faire face à un processus normal d'investissement des capitaux comme dans le reste du pays.

M. Horner: On me présente depuis quelque temps un certain nombre de griefs au sujet des chemins de fer pour ce qui est du service des messageries pour le bétail. Je pense tout particulièrement à des chiens d'élevage dans des cages.

Une voix: Des poulets.

M. Horner: De leur expédition, et du tarif de messageries payé. Je pourrais vous montrer trois lettres sur mon pupitre, trois lettres auxquelles je n'ai pas répondu, qui disent de façon bien précise qu'il vous faut presque forcer la porte du wagon de messageries pour y placer mes animaux en cage, et il s'agit d'animaux d'une très grande valeur dans presque tous les cas. Les chemins de fer vont tout essayer pour ne pas avoir ce genre de trafic.

M. Gratwick: Pardon, monsieur Horner. Nous sommes parfaitement capables de nous occuper de ce trafic. Nous l'avons établi de nouveau au cours des derniers six mois dans nos pourparlers avec certaines associations provinciales intéressées aux animaux et tout particulièrement en ce qui a trait aux chiens. Nous ne refusons pas de transporter ce genre de marchandises partout où nous pouvons offrir un service convenable pour ces animaux. Les conditions sont, tout d'abord, que l'animal soit mis dans une caisse, et nous sommes actuellement plus stricts que nous ne l'avons été auparavant pour ce qui est de la façon de procéder, soit la manière de mettre

[Texte]

pricing it to make sure that our costs are covered. It is also true that handling animals is more expensive than handling regular freight and both of these have caused a certain amount of distress. I do not think they are unreasonable if we are in business to make money.

Mr. Horner: You make me smile a little because you pay no attention to costing on a regional basis. You say, "Oh well, this could be done, but do not go into it." Then all of a sudden you say that in order for that crate to be taken onto an express car it must pay its way. That express car is moving down that track anyway. How do you arrive at the fact that crate with my purebred dog in it has to pay its way? How do you arrive at that price?

Mr. Gratwick: I think probably there was a document which described generally how we do exactly what you are asking. Has this been available generally or not?

Mr. Vaughan: No, I do not think so, but there is no reason why it should not be.

Mr. Horner: It would be interesting if it was.

Mr. Vaughan: At the previous Committee meeting on March 20 we were going to file this document with the Committee if it had been desired. I see no objection to it being put on the record. It endeavours to explain the new price structure of the ETA-100 tariff. It is an explanation and I think it could go on the record.

• 1020

Mr. Horner: Mr. Chairman, I do not know what the procedure is, but I move that it be made an appendix to the Proceedings of this meeting.

The Chairman: Agreed.

Mr. Horner: Under this new pricing structure, you have increased the rates; you have tightened up on the crates and yet you convince me, or attempt to, that you are actually after the business? In many areas, sir, this traffic can move no other way.

Mr. Gratwick: Let us put it this way: I think that under the current moral climate as far as moving animals in concerned I do not think we are the best carrier for some types of animals, particularly the emotionally sensitive ones. In many cases it is better that a

[Interprétation]

les chiens dans les caisses et le genre de caisse à employer. Il en a résulté certaines difficultés. Nous sommes maintenant certains de fixer les prix de manière à couvrir nos frais. C'est vrai, aussi que de s'occuper d'animaux est plus onéreux que de transporter des marchandises ordinaires. Voilà pourquoi il existe un certain mécontentement. Je ne crois pas que ces mesures soient excessives si nous devons opérer à profit.

M. Horner: Vous me faites sourire un peu parce que vous ne vous souciez pas du coût sur le plan régional. Vous dites: «Eh bien, cela peut être fait, mais on ne le fait pas.» Puis soudain vous dites que pour mettre cette caisse à bord d'un wagon, il faut couvrir les frais. Le wagon de messageries passe par là de toute façon. Comment pouvez-vous dire que la caisse qui contient mon chien d'élevage doit couvrir ses frais? Comment pouvez-vous en arriver à ce prix?

M. Gratwick: Il y a eu ce document qui explique exactement ce que vous nous demandez. Est-ce qu'il est disponible?

M. Vaughan: Non, je ne crois pas, mais je ne vois pas pourquoi il ne pourrait pas l'être.

M. Horner: Il serait intéressant qu'il le soit.

M. Vaughan: Lors de la réunion précédente du Comité, le 20 mars nous aurions pu déposer ce document si on nous l'avait demandé. Je ne vois aucune objection à ce qu'il soit porté au compte rendu. Il tente d'expliquer la nouvelle structure des prix du tarif ETA-100. C'est une explication qui, je pense, pourrait être consignée au compte rendu.

M. Horner: Je ne sais pas quelle est la procédure à suivre, mais je propose qu'il soit versé au compte rendu de la présente réunion à titre d'appendice.

Le président: Convenu.

M. Horner: En vertu de cette nouvelle structure des prix, vous avez augmenté les taux, vous avez mis plus d'exigences pour ce qui est des caisses de transport et pourtant...

M. Gratwick: Disons qu'avec le climat moral actuel dans le transport des animaux, je ne crois pas que nous soyons le meilleur transporteur, pour ce genre d'animaux, en particulier ceux qui sont très sensibles sur le plan émotionnel. Dans bien des cas, il est

[Text]

combination move is devised which includes the greater part of the line haul being carried out by air because this is by far the shortest exposure to transportation the animal has to experience. That depends on location.

Mr. Horner: That depends on location. I live 150 miles from the closest airport but I only live a mile from the closest CNR track.

Mr. Gratwick: There is nothing inconsistent in this. What I am saying is that I think probably the best move for those animals is to work out a combination haul which we are prepared to do for anybody who wants assistance in doing it, so that in fact the shortest part is done by our service and the long haul, if it is going a long way, is done by airplane. We live in a rather queer space between the Criminal Code and the Humane Society.

The Chairman: Are you through, Mr. Horner?

Mr. Horner: I will pass.

The Chairman: Should we go on to passenger service now? Mr. Howe.

Mr. Howe: I noticed where last year you set up a new express handling terminal in Toronto. How has that worked out?

Mr. MacMillan: It has worked out very well, Mr. Howe.

Mr. Howe: I did hear some rumours recently that sometimes it does not always work as efficiently as it was supposed to.

Mr. MacMillan: I think that the inauguration of the service in this terminal was accompanied by the same growing pains as are associated with any operation of this magnitude and complexity, and that was the case; but it was cured within the first several months and for the last period it has worked well.

Mr. Howe: Along the line that Mr. Skoberg was pursuing with regard to professional and specialized help, I noticed you bought 98 new diesel electric locomotives. How much competition is there in this type of an operation?

Mr. MacMillan: We have two suppliers in Canada: one is General Motors Diesel at London and the other is Montreal Locomotive Works, at Montreal.

Mr. Howe: Is this type of job let out to tender?

[Interpretation]

préférable que le transport soit combiné, c'est-à-dire qu'une grande partie du trajet soit faite par voie aérienne parce que c'est le moyen de transport le plus rapide. Cela dépend naturellement de l'endroit de destination.

M. Horner: En effet. Nous habitons à 150 miles du plus proche aéroport, mais à un seul mille de la voie du CN.

M. Gratwick: Cela ne va pas à l'encontre de ce que j'ai dit. Pour moi, la meilleure façon de procéder avec ces animaux, c'est par transport combiné, que nous pouvons donner à quiconque désire de l'aide dans ce domaine. Nous assurons la plus petite partie du trajet et le plus long est effectué par service aérien. Nous sommes bizarrement placés entre le Code criminel et la Société de protection des animaux.

Le président: Vous avez terminé, monsieur Horner?

M. Horner: Je cède la parole.

Le président: Devrions-nous passer au service-voyageurs, maintenant? Monsieur Howe.

M. Howe: Je vois que l'année dernière, vous avez aménagé un nouveau terminus de manutention par exprès à Toronto. Comment cela a-t-il fonctionné?

M. MacMillan: Très bien, monsieur.

M. Howe: Certaines rumeurs récentes veulent que son fonctionnement ne soit pas toujours aussi efficace qu'il devrait l'être.

M. MacMillan: Je pense que l'inauguration du service dans ce terminus a été accompagnée du même genre de difficultés de croissance qui se présentent avec toute opération de cette envergure et de cette complexité. C'est le genre de problème que nous avons rencontrés. On y a remédié au cours des premiers mois et pendant la dernière période, cela a très bien fonctionné.

M. Howe: Suivant les questions posées par monsieur Skoberg, au sujet de l'aide spécialisée et professionnelle, je vois que vous avez acheté 98 nouvelles locomotives électriques par diesel. Quelle concurrence y a-t-il pour ce genre d'exploitation?

M. MacMillan: Au Canada, il y a deux centres d'approvisionnement: *General Motors Diesel*, à London et *Locomotive Works*, à Montréal.

M. Howe: Est-ce que ce genre de travail se fait par suite d'un appel d'offre?

[Texte]

Mr. MacMillan: Yes.**Mr. Howe:** Is any of your equipment so specialized that there is only one supplier in—?**Mr. MacMillan:** Not railway rolling stock or power. There are components which are pretty well supplied by one supplier, but not on the big items, no.**Mr. Howe:** How are the hump yards in North Toronto working out?**Mr. MacMillan:** They are doing very well.**Mr. Howe:** Are there any kinks or problems up there with regard to your viewing set up?**Mr. MacMillan:** You mean the ACI, the automatic car identification? I think there are some bugs in that, or there were. I do not know whether they have been cured or not, but I think they have.

• 1025

Mr. Bowra: So far in the introduction of the ACI we have three scanners and we have had difficulties with them. We have had the Sylvania people over working on them. We also have taken up with both the President and the General Committee of the Association of American Railways, what the experience is in the United States and whether or not they are having the same difficulties. I think again this is similar to the usual difficulties that we encounter in something new.

As soon as the present scanning difficulties are cleared up we will be proceeding to install scanners throughout strategic points in the Company and they will be tied in, not only with the our computer, but eventually with a major master computer for the whole North American continent.

Mr. Howe: Are these problems arising from equipment failures or the fact that there are not enough trained operators to do this work?**Mr. Bowra:** No, it has nothing to do with the operators because this is completely electronic control from the scanner through to the computer system. The difficulty is in the scanners themselves in not always reliably picking up the information off the cars.**Mr. MacMillan:** They have been likened to cameras but they are not. They are the way-side instruments which pick up the coding on the side of the cars.**Mr. Howe:** Is it temperature, or what is causing the bugs in them?

[Interprétation]

M. MacMillan: Oui.**M. Howe:** Est-ce qu'une partie de votre équipement est tellement spécialisée qu'il n'y a qu'un seul endroit où...?**M. MacMillan:** Pas pour le matériel roulant des chemins de fer ni pour l'énergie. Il y a bon nombre d'éléments qui sont fournis par un fabricant, mais pas le gros équipement.**M. Howe:** La gare de triage fonctionne-t-elle bien à Toronto Nord?**M. MacMillan:** Oui, très bien.**M. Howe:** Y a-t-il des problèmes au sujet de l'aménagement que vous envisagez?**M. MacMillan:** Vous parlez de l'identification automatique des wagons? Oui, je crois qu'il y a ou qu'il y a eu certaines difficultés. Je ne sais pas si on y a remédié mais d'après moi, cela a dû être fait.**M. Bowra:** A l'heure actuelle, nous avons trois déchiffreurs avec lesquels nous avons eu certaines difficultés. Sylvania a envoyé des experts. Nous avons engagé des entretiens avec le président et avec le comité général de l'Association of American Railways (l'Association des chemins de fer américains) pour connaître leur expérience dans ce domaine et pour voir s'ils rencontrent les mêmes difficultés. Je pense que c'est analogue aux difficultés que nous éprouvons habituellement quand il s'agit d'appareils nouveaux.

Une fois que ces difficultés seront réglées, nous installerons des déchiffreurs aux différents points stratégiques de la Compagnie qui seront reliés non seulement à notre ordinateur, mais éventuellement à un centre d'ordination pour tout le continent nord-américain.

M. Howe: Ces problèmes découlent-ils de l'équipement ou du fait que les opérateurs ne soient pas vraiment formés pour ce genre de travail?**M. Bowra:** Non, cela n'a rien à voir avec les opérateurs parce que c'est une commande électronique qui va des déchiffreurs à l'ordinateur. Les difficultés proviennent des déchiffreurs qui ne prennent pas toujours les renseignements sur les wagons.**M. MacMillan:** On les a comparé aux caméras, mais cela n'en est pas. Ce sont des instruments latéraux qui captent le code sur le côté des wagons.**M. Howe:** S'agit-il d'une question de température ou alors, qu'est-ce qui cause ces difficultés?

[Text]

Mr. Bowra: I think it is the same problem that you go through in any new electronic device where in actual practice there are temperature conditions which have to be taken into account. That is why we installed one of these up towards the northern part of Ontario to see what our experience would be. There are vibration situations because they are located directly alongside track. Again, however, none of these are insurmountable. They are technical problems to be overcome after which the whole system will go in. I do not think there is any fundamental or basic problem in the total system. It is a matter of overcoming the technical bugs at the beginning of the system.

Mr. Howe: I have one further question that I would like to ask with regard to the express and livestock handling. With so many stations and areas without any service from local agents, what steps does the express company take to ensure that there is somebody there to look after the shipment when it arrives? Is there an arrangement between the customer and the Company that in some area 2,000 miles away you can be sure that this is going to be looked after? I have had some complaints in this regard.

Mr. Gratwick: This is one of our main concerns and this is perhaps why sometimes people feel we are not giving an immediate service. One of the things we are trying to ensure all the time is that a move is planned through to its end, with complete regard for the animals' well-being, before the move takes place and sometimes to ensure that the arrangements at the distant end are all right, we cannot always accept the shipment the first day that somebody turns up. This is why we ask now with shipments of live animals that some prior communication take place between the shipper and ourselves before he arrives at our premises with an animal. We are not attempting to say that we will accept unexpectedly any animal that arrives at the door.

Mr. Howe: This is one phase of the express business that I suppose has had to be a casualty because of the fact that so many of the small stations and agents have been removed?

Mr. Gratwick: Except that in most cases this is not really a difficulty. We can, in fact, make local arrangements at the destination end, if necessary, to see it right through, or we can arrange with the consignee to pick it up from a convenient point.

[Interpretation]

M. Bowra: Je pense que c'est le même problème qui se présente avec tout nouveau dispositif électronique, où en pratique, il y a des conditions de température dont il faut tenir compte. Voilà pourquoi nous en avons aménagé un près du nord de l'Ontario, pour voir ce que cela donnerait. Il y a des vibrations étant donné qu'elles se trouvent le long des voies ferrées. Mais il ne s'agit pas de difficultés techniques insurmontables. Il y a toujours des problèmes techniques à surmonter, après quoi tout le système sera aménagé. Je ne crois pas qu'il y ait un problème à la base dans l'ensemble du système. Il s'agit simplement de surmonter les difficultés techniques qui se posent au tout début d'une installation.

M. Howe: J'aimerais poser une dernière question relative à la manutention des messageries et du bétail. Avec un si grand nombre de stations et de régions qui n'ont pas le service d'agents locaux, quelles mesures les compagnies de livraison par exprès prennent-elles pour s'assurer qu'il y aura quelqu'un là pour recevoir les livraisons à leur arrivée, et pour s'en occuper? Y a-t-il une entente entre le client et la Compagnie, que dans une région située à 2,000 milles il peut-être sûr qu'on s'en occupera? J'ai reçu des plaintes à cet égard.

M. Gratwick: C'est une de nos principales préoccupations. C'est la raison pour laquelle parfois les gens ont parfois l'impression que nous leur assurons un service immédiat. Nous essayons toujours de prévoir le transport jusqu'à destination, en tenant compte du bien-être des animaux, avant même que le transport ne soit acheminé, et même parfois, nous nous assurons qu'il y a quelqu'un pour recevoir la marchandise le jour de l'arrivée. Nous ne pouvons pas toujours aller chercher l'envoi le premier jour. C'est pourquoi nous exigeons maintenant pour le transport d'animaux vivants, qu'il y ait une communication entre nous et l'expéditeur avant que celui-ci ne se présente à notre bureau avec un animal. Nous n'essayons pas de dire que nous accepterons tous les animaux qu'on nous apporte.

M. Howe: C'est un aspect du service rapide qui, j'imagine, a dû être, un accident, parce qu'il y a un si grand nombre de petites stations et d'agents qui ont été retirés de leur poste.

M. Gratwick: Dans la plupart des cas, ce n'est pas vraiment une difficulté. Nous pouvons nous entendre à l'endroit de destination, s'il le faut pour que des gens s'en occupent ou avec le destinataire pour qu'il aille en prendre livraison dès l'arrivée.

[Texte]

Mr. Howe: Thank you, Mr. Chairman. I have some more questions with regard to equipment but they are in the passenger area.

The Chairman: Carried?

Mr. Skoberg: I have one other question on this. The CNR is closing down some of the express operations in the Maritimes and I wonder if we could have the reason behind the closing down of North Sydney which I understand has closed down the Pacific Express operation, and Summerside and Truro where they are considering the closing down of these.

Mr. MacMillan: Well, in the case of North Sydney the plan which has been worked out contemplates that the operation there will be consolidated at Sydney itself which is just a few miles away.

In respect of Summerside, the consolidation will take place at Charlottetown.

• 1030

Mr. Skoberg: And what about Truro?

Mr. MacMillan: I have no knowledge of Truro.

Mr. Skoberg: What are you doing with the employees affected at these respective express locations?

Mr. Vaughan: I think Mr. MacMillan explained the Summerside one yesterday.

Mr. MacMillan: At Summerside some stay in Summerside—and I am working on my memory at the moment. I think it is four who stay in Summerside and the remainder...

Mr. Vaughan: There are four to go to Charlottetown.

Mr. MacMillan: Yes, four to go to Charlottetown.

Mr. Vaughan: Four would exercise seniority.

Mr. Skoberg: What about the locations in Quebec? I am not sure whether I will pronounce these correctly, but at Mont-Joli and Rimouski?

Mr. MacMillan: I think we explained that on Tuesday also. It is the same technique. There will be some left. Some will be moved to the consolidation point and the remainder will be able to exercise their seniority and move.

[Interprétation]

M. Howe: Merci beaucoup. J'ai d'autres questions à poser sur l'équipement, mais cela a trait aux passagers.

Le président: Adopté?

M. Skoberg: J'ai une autre question à ce sujet. Le CN ferme quelques-unes de ses opérations par exprès dans les Maritimes. Pourrions-nous savoir pourquoi l'on ferme à North-Sydney où, si je comprends bien, on a arrêté le service par exprès du Canadien-Pacifique et à Summerside et Truro où on songe aussi à les fermer?

M. MacMillan: Dans le cas de North-Sydney, on prévoit intégrer le service à celui de Sydney même qui se trouve à quelques milles. Maintenant, pour ce qui est de Summerside, le service sera fait, à Charlottetown.

M. Skoberg: Et Truro?

M. MacMillan: Je ne sais rien au sujet de Truro.

M. Skoberg: Qu'est-ce que vous faites aux employés affectés aux divers endroits de service-messagerie?

M. Vaughan: Je crois que le cas de Summerside a été expliqué hier par monsieur MacMillan.

M. MacMillan: Certains demeurent à Summerside même, et j'en rédige le mémoire à l'heure actuelle. Je crois qu'il y en a quatre qui demeurent à Summerside et le reste...

M. Vaughan: Quatre vont aller à Charlottetown.

M. MacMillan: Oui.

M. Vaughan: Quatre feraient valoir leur droit d'ancienneté.

M. Skoberg: Qu'arrive-t-il des endroits situés au Québec? Je ne sais pas si je le prononce comme il faut, à Montjoli et à Rimouski?

M. MacMillan: Je crois que nous l'avons expliqué mardi aussi. On utilisera la même technique, certains resteront, certains seront déplacés au point d'intégration et le reste pourra se valoir de son ancienneté et déménager.

[Text]

Mr. Skoberg: Do you have to make any application to the CTC before phasing out these specific express services?

Mr. MacMillan: We used to have to do that but I do not know whether we still do or not.

Mr. Bowra: If there is an agent at the station, before we could entirely close it out and remove the agent it would have to be processed by the CTC.

Mr. Skoberg: I am referring specifically to express now, not the agencies.

Mr. Bowra: No, I realize that, but then in some of these places the remaining employee may be the agent who also handles express. Before you could completely close down that station and move the agent, the proposal would have to be processed by the CTC and they would have to authorize it.

The Chairman: Does that conclude our discussion on Express Service?

Mr. Turner (London-East): I wish to question on express.

The Chairman: You are on express, Mr. Turner?

Mr. Turner (London-East): Mr. Vaughan, on these budget figures, did I understand you to say there is no breakdown? What about when each department puts in their budget, what happens to these figures?

Mr. Corner: When we make a submission of our operating budget for parliamentary approval it goes forward on the basis of the system. However, in the assembly of the budget we know the sales target in an area and we know the expenses that will have to be budgeted in that particular area.

Mr. Turner (London-East): Is this over-all? For instance, in the London area, is this over-all, because each department budgets and then the figure is either rejected or accepted.

Mr. Corner: That is right.

Mr. Turner (London-East): These figures are available?

Mr. Corner: They exist, yes.

Mr. Turner (London-East): Exist is different from available. I know there have been many comments from the different department heads that the budget has got to be cut, on orders from Montreal, and then they make adjustments. Usually they lay off staff.

[Interpretation]

M. Skoberg: Est-ce qu'il vous faut faire une demande à la Commission canadienne des transports avant d'éliminer ces services rapides?

M. MacMillan: Autrefois nous devions le faire. Je ne sais pas si cette pratique est encore de rigueur.

M. Bowra: S'il y a un agent à la station, avant de pouvoir tout fermer et enlever cet agent, il faudra nécessairement que la CCT s'en occupe.

M. Skoberg: Je parlais du service et non des agences.

M. Bowra: Je comprends, mais dans certains endroits, il se peut que l'agent qui reste soit celui qui est préposé aux messageries. Avant de pouvoir fermer la gare et enlever l'agent, il faudra que la demande soit autorisée par la Commission.

Le président: Cela met-il un terme à la discussion des services messageries?

M. Turner (London-East): J'aimerais poser une question à ce sujet.

Le président: Au sujet des services-messagerie?

M. Turner (London-East): Au sujet des chiffres donnés dans le budget, j'ai cru comprendre qu'il n'y a pas de ventilation? Comment chaque ministère peut-il présenter son budget, que fait-on de ces chiffres?

M. Corner: Lorsque nous établissons notre budget pour qu'il soit approuvé par le Parlement, cela se passe d'après le système. Mais lorsqu'on discute de budget, nous connaissons l'objectif des ventes dans une région et l'argent qui devra être crédité dans cette région.

M. Turner (London-East): S'agit-il d'en ensemble? Par exemple dans la région de London, est-ce global? Chaque ministère établit un budget et leurs prévisions sont acceptés ou rejetés.

M. Horner: C'est cela.

M. Turner (London-East): On peut connaître ces chiffres.

M. Corner: Ils existent oui.

M. Turner (London-East): Exister n'est pas tout à fait la même chose qu'être disponible. Je sais qu'il y a plusieurs commentaires apportés par différents chefs de service à l'effet qu'il fallait réduire le budget par ordre de Montréal, et ils ont ensuite fait des ajuste-

[Texte]

I have a second question. You cut off the commission to the agents at these different stations. They had a personal touch with the public and the shippers in their areas. They used to go out and get a lot of business. Now we do it under a new system by phone.

My experience in the London area was that we used to have a good express business up to Huron and Bruce. We carried passengers, we carried express and we carried freight. The first thing eliminated was the passenger service. We also carried mail on that run and they used to delay—we figured it was deliberate—the train in the yards so that the mail service was late. Then the first thing we knew the mailmen were complaining and they lost the mail contract. It was up in the morning and back at night service.

Once we lost the mail contract because of the lateness of the train, then the expressman was complaining because he did not get his shipments before noon so he could deliver them in the morning and pick up in the afternoon. The next thing we knew the express was cut off.

Now we are into service every other day. This seemed to be a build up as far as the employees were concerned. It was a deliberate attempt to cut down the service in that area. The area is now serviced by truck for express. Do you not believe that the railway was doing a good job as far as the express and mail were concerned?

Mr. MacMillan: The story you related really is the story of the experience, I think, of every railway in North America on branch lines. There was a day when the railway was the only mode of transportation available. It carried the passengers, it carried the mail, it carried the express and it carried all the freight, of course. But then the public began to leave the railways...

An hon. Member: Why?

Mr. MacMillan: The advent of the highway and the automobile took the passengers off and the express went off because the service the railway was able to provide was not as good as the highway operations and the same was true of the mail.

Mr. Turner (London-East): I disagree with that dogma because I think we hauled more express by train than we do by truck right

[Interprétation]

ments. Normalement, on met des employés à pied.

Voici une deuxième question. Vous coupez les agents de la Commission dans ces gares. Ils avaient des rapports personnels avec les clients et les expéditeurs de la région. Ils avaient l'habitude de se déplacer et de faire beaucoup d'affaire. Nous avons maintenant adopté une nouvelle méthode par téléphone.

Dans la région de London, l'expérience que j'ai eu c'est que nous avions autrefois un excellent service-messagerie jusqu'à Huron et Bruce. Nous assurons le service-voyageur, le service-messagerie, et le transport des marchandises. On a d'abord éliminé le service-voyageur. On transportait aussi le courrier autrefois et qui accusait un retard, nous avions l'impression que c'était fait délibérément car le train restait dans la cour. Le courrier était donc en retard. La première chose qu'on a su, les postillons se plaignaient et par conséquent ils ont perdu le contrat du courrier. C'était tôt le matin et tard le soir.

Après avoir perdu ce contrat à cause des retards du train, l'employé préposé aux messageries s'est plaint parce qu'il ne recevait pas les livraisons avant midi, où il aurait pu aller les livrer le matin et les prendre durant l'après-midi. Ce qu'on a su, le service-messagerie était disparu.

A l'heure actuelle, le service se fait de temps en temps. Pour les employés, cela semble être fabriqué de toutes pièces pour réduire le service dans cette région. Le service-messagerie est maintenant assuré par camion. Ne croyez-vous pas que les chemins de fer faisaient du bon travail en ce qui concerne les messageries et le courrier?

M. MacMillan: Oui, je le crois. Mais ce que vous avez raconté, c'est l'histoire des lignes d'embranchement des chemins de fer en Amérique du Nord. A un moment donné, le chemin de fer était le seul mode de transport des voyageurs, du courrier, des messageries et évidemment de toutes les marchandises. Mais le public a commencé à abandonner les chemins de fer...

Une voix: Pourquoi?

M. MacMillan: A cause de la grande route. L'automobile a pris les passagers. Le service-messagerie est disparu parce que les chemins de fer ne peuvent permettre un aussi bon service que la route. Le courrier a connu le même résultat.

M. Turner (London-East): Je suis tout à fait opposé à ce dogme, parce qu'à mon avis, nous avons transporté beaucoup plus de message-

[Text]

now up in that area. We used to give good service.

Mr. MacMillan: It may be so, I do not know. I do know that the trend was just the trend that I indicated. It has been the problem of railroading on this continent and not only confined to the this continent.

Mr. Turner (London-East): Thank you very much, sir.

The Chairman: That concludes our discussion on Express Services and we will move on to Passenger Services. Mr. Marshall?

Mr. Marshall: Mr. MacMillan I am interested in your venture into the bus passenger service in Newfoundland which replaced the rail passenger service. Is this your first venture into the bus business?

Mr. MacMillan: No, it is not, Mr. Marshall. We operated a bus service from Longlac to the Lakehead as one other example. We began operating a bus service east from Prince Rupert immediately after the war and I am sure there were others.

Mr. Marshall: When the rail passenger service was not a paying proposition, how can you determine that the bus passenger service will be a paying proposition? As this is a comparatively new venture for you, why you did not allow, or invite, some other experienced bus passenger service to go into Newfoundland, for example, Greyhound? I mean the object of the exercise is to make a profit.

Mr. MacMillan: I do not know that we had any choice. You are talking particularly of Newfoundland?

Mr. Marshall: That is right, sir.

Mr. MacMillan: I can tell you that in the other instances we did not have any option about this. It was a condition precedent to the termination of the passenger service. Our situation in Newfoundland, of course, really was to reduce the loss and, if possible, to make a profit on the bus service. It was more acceptable to the public then what could conceivably result.

• 1040

Mr. Marshall: On page 15 the Report indicates:

Steps will be taken to seek withdrawal from, or obtain public monetary support for, those unprofitable services which do not fit that pattern...

[Interpretation]

ries par train qu'on ne le fait par camion à l'heure actuelle de la région, et nous assurons un bon service.

M. MacMillan: C'est peut-être vrai, je ne le sais pas. Mais je sais toutefois que la tendance était tout simplement celle que j'ai indiquée. Cela a été le problème des chemins de fer sur ce continent et ailleurs aussi.

M. Turner (London-Est): Merci beaucoup monsieur.

Le président: Cela met fin à la discussion sur les services-messageries. Passons maintenant au service-voyageur. Monsieur Marshall?

M. Marshall: Monsieur MacMillan, j'ai été intéressé par votre expérience du service-voyageur par autobus à Terre-Neuve, qui a remplacé le service-voyageur ferroviaire. Est-ce la première fois que vous vous en occupez?

M. MacMillan: Non ce n'est pas la première fois. Nous avions un service d'autobus de Long lac à Lakehead. Nous avons commencé l'exploitation d'un service d'autobus à l'Est de Prince Rupert immédiatement après la guerre et je suis sûr qu'il y en a eu d'autres.

M. Marshall: Étant donné que le service-voyageur ferroviaire n'était pas rentable, comment pouvez-vous déterminer que le service-voyageur par autobus le sera? Comme c'est une entreprise plutôt nouvelle, pourquoi n'avez-vous pas permis ou invité d'autres entreprises d'autobus qui ont l'expérience des services-voyageurs, comme la *Greyhound* d'assurer le service à Terre-Neuve. Cette entreprise a naturellement pour but de faire des profits.

M. MacMillan: Je ne sais pas si nous pouvions faire un choix. Vous parlez de Terre-Neuve?

M. Marshall: Oui, monsieur.

M. MacMillan: Je puis vous dire que dans les autres cas nous n'avions pas de choix. Il s'agissait d'une condition préalable à l'arrêt du service-voyageur. De Terre-Neuve, il fallait évidemment réduire les pertes et si c'était possible, de faire des bénéfices. Le public pouvait mieux l'accepter que ce qui aurait pu en résulter.

M. Marshall: A la page quinze, vous indiquez.

Qu'on prendra des mesures pour vous retirer, ou pour obtenir l'appui financier du public pour ces services non-rentables qui n'épousent pas ce modèle...

[Texte]

...would be eliminated or withdrawn. If the bus passenger service in Newfoundland does not pay, would you withdraw it? I maintain that you would have to. I am asking the question because if it does not pay and you withdraw the bus service, then we will not have a rail passenger service nor will we have bus service.

Mr. MacMillan: I think I have to begin my answer by saying that we are not by any means free agents in this matter. The Commission, of course, is very interested in alternate modes of transportation, alternate means by which the travelling public can move. I think long before that crystallizes, the Commission will have reached a determination that the bus service will have to be continued on the one hand, or on the other hand, that there is a better alternative available.

Mr. Marshall: I imagine that it is because under the terms of union originally you had to provide a passenger service. This is probably the reason you put the bus service on, but I am concerned that if the bus service does not pay we will be without that means of communication.

Mr. MacMillan: I cannot imagine that coming to pass.

Mr. Marshall: If the rail passenger service did not pay and you do not know that the bus transportation service is going to pay, there could be a serious situation some day.

Mr. MacMillan: Yes, but you are presupposing that we would be permitted to terminate the bus service, or would attempt to terminate the bus service. I do not think that it is appropriate to make a decision on that at this time.

Mr. McGrath: Mr. MacMillan, earlier you or one of your officials stated that you did not keep separate figures for different parts of the system, that the system was entirely integrated; consequently, you could not give me separate figures for the Newfoundland service. Is that correct, or is it not?

Mr. Corner: We have the sales figures for the traffic that was forwarded from Newfoundland. We have that in our budget system and we have the expenses that are incurred in Newfoundland, but that is something different than to say that we have the costs of moving all that traffic to destination, we do not have that on a regular basis.

Mr. McGrath: Then my question is, how could you establish what your operating loss

[Interprétation]

...seraient éliminés ou supprimés. Si le service-voyageur d'autobus à Terre-Neuve n'est pas rentable, est-ce que vous le retirerez? Je prétends qu'il faudrait le faire. Je vous pose cette question parce que si cela n'est pas rentable et que vous retirez le service d'autobus, alors on n'aurait plus du service-voyageur par train, ni par autobus.

M. MacMillan: Je crois devoir commencer ma réponse par dire que nous ne sommes pas libre d'agir dans ce domaine. La Commission, évidemment, s'intéresse beaucoup aux différents moyens de transport que les gens utilisent pour voyager. J'estime que bien avant quelle puisse se fixer, la commission aura déterminé que le service d'autobus devrait se continuer d'une part ou que d'autre part il y aurait un meilleur choix possible.

M. Marshall: J'imagine que cette situation existe en vertu des conditions d'union qui nous oblige à prévoir un service ferroviaire. C'est probablement la raison pour laquelle vous avez mis sur pied un service d'autobus. Mais, ce qui me préoccupe c'est que si le service d'autobus n'est pas rentable, nous serons sans moyens de communication.

M. MacMillan: Je ne puis m'imaginer cela.

M. Marshall: Si le service ferroviaire n'était pas rentable et que vous ne saviez si le service d'autobus sera rentable, la situation pourrait devenir désastreuse.

M. MacMillan: Oui, mais vous supposer que nous aurons la permission de compléter le service d'autobus ou que nous tenterions de le faire. A mon avis, il n'est pas approprié d'en arriver à une décision à ce sujet à ce moment-ci.

M. McGrath: Au début, M. MacMillan, vous ou un de vos représentants avez dit que vous n'aviez pas de chiffres distincts pour les différentes parties du réseau, que le réseau était tout à fait intégré et que par conséquent, vous ne pourriez pas me donner de chiffres précis pour le service de Terre-Neuve. C'est exact n'est-ce pas?

M. Corner: Nous avons les chiffres de vente pour les véhicules qui circulaient à Terre-Neuve. Nous les avons dans notre budget avec les dépenses que nous avons faites à Terre-Neuve. Mais, c'est tout à fait distinct de dire que nous avons un relevé de tous les frais de transport; nous n'en avons pas un relevé complet.

M. McGrath: Alors voici ma question. Comment pouvez-vous dire que vos pertes d'ex-

[Text]

was going to be in Newfoundland in order to substantiate your argument to the CTC for withdrawal of rail passenger service?

Mr. MacMillan: On the bus?

Mr. McGrath: I am talking about the train.

Mr. MacMillan: There was a particular study made on that question and that was the foundation of the material which was before the Canadian Transport Commission.

Mr. McGrath: This was a special study?

Mr. MacMillan: Yes.

Mr. McGrath: It was not a regular annual accounting procedure?

Mr. MacMillan: Oh, no, it was not, sir.

Mr. McGrath: You just took five years, did you? I think this was the length of time.

Mr. Horner: Was it an independent study?

Mr. MacMillan: "Independent" in what respect?

Mr. Horner: Was it made by an independent group of consultants?

Mr. MacMillan: Oh, no, no.

Mr. Horner: I mean you people know the figures and you could take whatever figures you like.

Mr. MacMillan: Non, ce sont nos employés qui ont fait le travail.

● 1045

The Chairman: Are you finished, Mr. McGrath?

Mr. McGrath: Mr. Marshall has indicated that he wishes to ask a supplementary, Mr. Chairman.

Mr. Marshall: Mr. MacMillan, do you have the cost figures on the purchase of buses to date for the bus service in Newfoundland?

Mr. MacMillan: It has only been operating a very short period of time.

Mr. Marshall: No, I mean for the equipment.

Mr. MacMillan: The cost of the equipment?

Mr. Marshall: Yes.

Mr. Vaughan: This is easily ascertainable; I think they were \$40,000 a unit.

[Interpretation]

exploitation à Terre-Neuve serviront à justifier votre déclaration auprès de la Commission canadienne des Transports pour retirer le service ferroviaire.

M. MacMillan: Pour l'autobus?

M. McGrath: Je parle du service ferroviaire.

M. MacMillan: On a menée une étude préalable à ce sujet, et c'est ce que nous avons donnée à la Commission canadienne des Transports pour exposer le problème.

M. McGrath: Était-ce une étude spéciale?

M. MacMillan: Oui.

M. McGrath: Ce n'était pas un rapport annuel habituel?

M. MacMillan: Non, monsieur.

M. McGrath: Vous avez considéré une période de 5 ans, n'est-ce pas?

M. Horner: Était-ce une étude indépendante?

M. MacMillan: «Indépendante» à quel sens?

M. Horner: C'est-à-dire, a-t-elle été menée par un groupe d'experts-conseils indépendants?

M. MacMillan: Non.

M. Horner: Je veux dire que vous connaissez les chiffres et vous choisissez ceux qui vous plaisent.

Mr. MacMillan: Oh, no, it was made by our own people.

Le président: Avez-vous terminé, monsieur McGrath?

M. McGrath: Monsieur Marshall a dit qu'il voulait poser une autre question, monsieur le président.

M. Marshall: Monsieur MacMillan, avez-vous les prix d'achat des autobus jusqu'à maintenant pour le service d'autobus de Terre-Neuve.

M. MacMillan: On l'exploite seulement depuis peu de temps.

M. Marshall: Non, je veux dire pour le matériel.

M. MacMillan: Le prix du matériel.

M. Marshall: Oui.

M. Vaughan: C'est facile à savoir. Il en coûtait, je crois \$40,000 par autobus.

[Texte]

Mr. Marshall: A unit?

Mr. Vaughan: I think so. Is that about correct?

Mr. Marshall: There were two different types.

Mr. Vaughan: There was one type that had a larger baggage compartment in it. The second group we bought had a larger baggage cubic content and they may have been a little more, but my recollection is \$40,000 a unit, although this is easily obtainable. Could I add something? There was a question, I am reminded, which was asked in the House on this subject and the answer given was that the bus equipment cost was approximately \$950,000.

Mr. Marshall: The only other thing I have to say is that I am already getting letters from people who have complaints about the service. For example, a family got off at a station and when they went to get back on the bus their seats were taken. I presume you have a system of reservations whereby this would not occur?

Mr. MacMillan: I can tell you this. That should not have happened. We would be delighted to know about any instances such as that so we can take steps to prevent it occurring again.

Mr. Marshall: All right. The other complaint was that there was no water on the buses, sir.

Mr. MacMillan: That should not happen either.

Mr. McGrath: May I ask a supplementary? Mr. Chairman, I would like to ask Mr. MacMillan if he has read the brief which was presented to the Committee in St. John's by, I think it was, the Canadian Society of Social Workers, or the Canadian Association of Social Workers. It was a very moving and powerful brief. They were supporting the contention that you should continue operating a train service for passengers because of the difficulty of moving sick people great distances by bus. Mothers with children who found it necessary to go to the capital city by bus would find it very difficult to travel with their children in their manner. Did you read that brief?

Mr. MacMillan: No, I am not familiar with that.

Mr. McGrath: Did you, Mr. Vaughan?

[Interprétation]

M. Marshall: Par autobus.

M. Vaughan: Je le crois. Est-ce exact?

M. Marshall: Il y en a deux genres différents.

M. Vaughan: Il y en avait un dont le compartiment à bagages était plus grand. Le deuxième genre avait un compartiment à bagages plus grand et il a coûté un peu plus cher mais c'était tout de même \$40,000 par autobus. Puis-je ajouter quelque chose? Je me rappelle qu'on a posé à la chambre, une question à ce sujet et on a répondu que le matériel d'autobus coûtait environ \$950,000.

M. Marshall: L'autre chose que je voulais vous dire est que je reçois déjà des lettres de personnes qui se plaignent du service d'autobus. Par exemple, une famille descend à une station et lorsqu'elle revient dans l'autobus, leurs places sont occupées. J'espère que vous avez un système de réservation pour empêcher que cela ne se produise.

M. MacMillan: Je peux vous dire que cela ne se produit pas. Nous serions très heureux de connaître ces personnes car nous prendrions des mesures pour empêcher que cela se produise de nouveau.

M. Marshall: C'est bien. D'autres se plaignent qu'il n'y a pas d'eau dans les autobus.

M. MacMillan: Cela ne devrait pas se produire non plus.

M. McGrath: Puis-je poser une autre question monsieur le président? Je voudrais demander à monsieur MacMillan s'il a lu le mémoire présenté au Comité à Saint-Jean par, je crois, la Société ou l'Association canadienne des travailleurs sociaux. C'était un mémoire très expressif. On désirait que l'on continue d'assurer un service ferroviaire. En raison des difficultés de déplacer les malades en autobus et de parcourir des distances considérables. Les mères et leurs enfants qui croyaient qu'il était nécessaire d'aller à la capitale en autobus, trouveraient qu'il est très difficile de voyager de cette façon. Avez-vous lu ce mémoire?

M. MacMillan: Non, je ne le connais pas.

M. McGrath: L'avez-vous lu, monsieur Vaughan?

[Text]

Mr. Vaughan: I am familiar with it and I know that Mr. Macdougall read it.

Mr. McGrath: How do you propose to cope with the problems raised in this brief, once you remove the trains?

Mr. Vaughan: Remember Mr. McGrath, when we were here on March 20, I believe it was, we were asked this question by Mr. Peddle, I think, and Mr. Macdougall's answer was to the effect that we did not have a great number of cases such as were described in that brief. In analyzing that, it did not seem to the Atlantic Region people that this was a serious problem particularly on the point about moving stretcher cases.

Mr. MacGrath: May I then put this to you as a representation, Mr. MacMillan, because I think I speak for a lot of people when I say this to you, to ask you, to implore you, if you would give consideration, because it now appears evident that you are going to be permitted to discontinue your rail passenger service, once you accept that premise would you give humane consideration to having a steward placed on the buses to protect people from drunks and from people who behave in a disorderly manner, to help women with children and to help old people?

Mr. MacMillan: Yes, we shall certainly consider this if such is the case.

• 1050

Mr. McGrath: Well sir may I say—pardon me?

Mr. Rock: I have never heard of any bus service in Canada or the United States that has that.

The Chairman: Order, please.

Mr. McGrath: That is about the most intelligent intervention Mr. Rock has made since the year one.

The Chairman: Order, please.

Mr. McGrath: Mr. Chairman, this is a serious question. There have been Mr. MacMillan, a number of complaints and we, as members of Parliament, are getting these complaints from people who have to travel long distances, for example, on your "Expedo" which travels 600 miles and only makes three stops; that is a 14 hour ride. I would defy Mr. Rock to sit on the bus for 14 hours.

It is a 14 hour ride and there have been complaints about: people who have been

[Interpretation]

M. Vaughan: Oui, je le connais et je sais que M. McDougall l'a lu.

M. McGrath: Comment proposez-vous de faire face aux problèmes soulevés dans ce mémoire, une fois qu'il n'y aura plus de trains?

M. Vaughan: Rappelez-vous monsieur McGrath lorsque nous étions réunis ici le 20 mars, je crois, M. Peddle nous avait posé cette question et M. Macdougall avait répondu qu'il n'y avait pas un très grand nombre de cas comme ceux qui avaient été décrits dans ce mémoire. En fait, après analyses, il ne semblait pas que le déplacement des gens en civière ne posait pas un grave problème dans la région de l'Atlantique.

M. McGrath: Puis-je vous dire, monsieur MacMillan, en tant que représentant du groupe, (je parle au nom de plusieurs personnes) que nous vous prions de considérer ces cas car il semble maintenant clair que vous allez permettre de rompre le service ferroviaire. Une fois la décision prise, j'espère que vous songerez à placer des agents à bord des autobus pour protéger les gens contre les personnes ivres qui agissent de façon désordonnée, pour aider les femmes qui ont des enfants, et les vieillards.

M. MacMillan: Oui, nous étudierons certainement ces possibilités, si tel est le cas.

M. McGrath: Alors, excusez-moi.

M. Rock: Je n'ai jamais entendu parler d'un service d'autobus au Canada et aux États-Unis qui fournissait ce service.

Le président: Rappel à l'ordre, s'il vous plaît.

M. McGrath: Il s'agit de l'intervention la plus intelligente qu'a faite monsieur Rock cette année.

Le président: Rappel à l'ordre, s'il vous plaît.

M. McGrath: Monsieur le président, c'est une question importante. Il y a eu, monsieur MacMillan, un certain nombre de plaintes et nous les recevons à titre de députés de la part des gens qui doivent parcourir de longues distances, par exemple, sur «l'Expedo» qui parcourt 600 milles et ne fait que trois arrêts. Il s'agit d'un voyage de 14 heures. Je défierais monsieur Rock de s'asseoir dans un autobus pendant 14 heures.

Le trajet dure 14 heures. Nous avons reçu des plaintes concernant des gens qui se com-

[Texte]

behaving—Mr. Chairman, could you call a little order here please—in a disorderly manner, causing a great deal of discomfort to passengers; excessive drinking, abusive language, to the extent that women are very, very apprehensive of travelling on this bus system. I say that genuinely; I can support it with evidence, Mr. MacMillan. My colleagues can support it with evidence—Mr. Marshall can. We can support it with any amount of evidence. All it would require to correct this situation would be to have one extra man placed on that bus because there are considerable distances on that service. There is one area of 120 miles where there are no services, no habitations of any kind, nothing and the bus driver is powerless to act when he is behind the wheel and some clown is misbehaving behind him.

I make that as a representation, Mr. MacMillan.

Mr. MacMillan: Mr. McGrath, I share your concern for the comfort of these people and if you will give us the material which you have, we will be delighted to look into it and see what we can do about it.

Mr. McGrath: We certainly will. Just one final point, Mr. Chairman. It is really in the form of a point of order. The Standing Committee on Fisheries is meeting at 11.00 o'clock, as are other committees, and I hope that it is your intention that we adjourn at 11.00 o'clock.

The Chairman: It was agreed last night, Mr. McGrath, that we would sit until 12.00 o'clock.

Mr. McGrath: Mr. Chairman, I object.

The Chairman: Mr. Trudel.

Mr. Trudel: Mr. Chairman, I believe that we have found out that there is a decrease in passenger service by 15.8. Although the CNR has provided several innovations, extra services, that are not available on other rail lines, there is still a decrease. I would like to submit to you that the goodies that are provided by the CNR have not given us extra revenues, and I am quite concerned about this. I have made a comparison with another statement where we have the revenue of another company of \$21 million on passenger service.

In this statement on page 6 we find that we have revenues of \$70 million on passenger

[Interprétation]

portent—monsieur le président est-ce que vous pourriez demander un peu d'ordre, s'il vous plaît—de façon désordonnée causant beaucoup d'inconvénients à cause d'abus d'alcool, de paroles grossières, au point où les femmes craignent de voyager par autobus. Et je le dis—je puis le prouver, monsieur MacMillan, j'ai eu des preuves à cet égard; mon collègue M. Marshall, peut le faire; nous pourrions vous donner des preuves à ce sujet, toutes les preuves voulues. Et tout ce qui est nécessaire pour corriger la situation, c'est de placer une personne supplémentaire dans l'autobus, car les distances sont considérables sur cette ligne. L'autobus fait un parcours de 120 milles, je crois, où il n'y a aucun service, aucune habitation, et le chauffeur de l'autobus est incapable d'agir lorsqu'il conduit l'autobus et qu'il y a un clown qui se comporte mal derrière lui.

C'est une recommandation que je fais, Monsieur MacMillan.

M. MacMillan: Monsieur McGrath, je prends aussi à cœur que vous le confort de ces gens. Si vous voulez nous donner la documentation que vous avez, nous serions très heureux de faire enquête et de voir ce que nous pourrions faire pour corriger la situation.

M. McGrath: Nous le ferons certainement. Un dernier point et, en fait, il s'agit d'un rappel au Règlement. Le Comité permanent des pêcheries se réunit à 11 heures, tout comme d'autres comités. J'espère que vous avez l'intention de lever la séance à 11 heures?

Le président: Hier soir, on avait décidé qu'on allait siéger jusqu'à midi et demi.

M. McGrath: Je m'y oppose, monsieur le Président.

Le président: Monsieur Trudel?

M. Trudel: Monsieur le Président, je crois que nous avons dit qu'il y a une diminution de 15.8 p. 100 du service voyageurs. Même si le CN assure à la suite de plusieurs innovations, des services supplémentaires qui ne sont pas disponibles sur les autres lignes de chemins de fer, il y a encore une diminution. J'aimerais donc vous dire que les services luxueux du CN ne nous ont pas donné des recettes supplémentaires, ce qui me préoccupe beaucoup. Je compare cela avec un état financier concernant une autre compagnie dont les recettes sont de \$21 millions pour le service voyageurs.

A la page 6 nous trouvons des recettes de \$70 millions pour le service voyageurs, mais

[Text]

service, but in the next table we also have payments of \$96 million in government subsidies or payments to the CN and we are still not showing a profit. I feel that a lot of the losses that we are experiencing now are directly due to passenger service. The question is—do we have to supply free food when we are facing a constant decline in passenger service?

Mr. MacMillan: This is a good question, but we have to bear in mind that in setting our prices we build into the price structure the cost of food on an over-all per passenger basis. We could do it the other way, of course; we could exclude the cost of food and adjust the rates but our experiments indicated that providing the food free for overnight passengers was the better way of handling the prices.

• 1055

Mr. Trudel: My assumption, then, Mr. Chairman, would be that this cost of food is reflected in the over-all fare?

Mr. MacMillan: That is correct.

Mr. Trudel: Would I be correct in saying that between Montreal and Vancouver, between the CNR and the CPR, although I understand the cost of food is included, there is still a differential of close to \$60 and one line provides free food and the other one does not?

Mr. MacMillan: It could be dependent on the type of accommodation that the passenger takes, Mr. Trudel. CPR trans-continental rates were higher than ours, and that was all taken into account at the time of the pricing of the services by both railways. I do not know of the differential being as high as \$60.

Mr. Trudel: I am trying to ascertain this now and I will have the figures this afternoon. If there is no food involved—and I am thinking of a short run between, say, Montreal and Sherbrooke—I find the same differential in rates; in some particular cases that I have in mind, close to 50 per cent, although there is a lower fare on the CNR where you have comparable service. If we are losing money, and we are according to this statement, although not necessarily in the operating expense but on the carrying charges, I feel that with the inequity of close to \$3 billion we should be showing a yearly profit of close to \$300 million. This is the reason why I am asking these questions.

[Interpretation]

le tableau suivant indique des versements de \$96 millions en subventions du gouvernement ou en versement au CN, et, même à cela, nous n'avons pas de profits. J'estime que les pertes que nous voyons à l'heure actuelle sont imputables au service voyageurs. Et, alors, voici ma question: Faut-il fournir de la nourriture gratuitement lorsque le service voyageurs diminue toujours?

M. MacMillan: C'est une excellente question, mais il faudrait peut-être se rappeler qu'en établissant nos tarifs nous y avons inclut, le prix de l'alimentation par voyageur. Nous pourrions évidemment le faire d'une autre façon: nous pourrions exclure le coût des repas et ajuster nos tarifs mais l'expérience nous a démontré que la meilleure façon de procéder est d'assurer la restauration gratuite aux voyageurs des voitures-lits.

M. Trudel: Je présume monsieur le Président, que le prix du billet inclut le coût de la nourriture et est global.

M. MacMillan: C'est exact.

M. Trudel: Ai-je raison de dire, que les tarifs sont différents entre Montréal et Vancouver, entre le CN et le CP, et que l'écart est de \$60 alors qu'une compagnie donne les repas et l'autre pas.

M. MacMillan: Cela dépend du genre de service que le passager prend, monsieur Trudel. Le tarif transcontinental du Pacifique-Canadien était plus élevé que le nôtre et on en a tenu compte au moment où nous avons décidé d'établir les prix pour les services des deux chemins de fer. Je ne sais pas si la différence est aussi élevée que \$60.00 toutefois.

M. Trudel: J'essaie de m'en assurer justement. J'aurai les chiffres cet après-midi. S'il n'y a pas de repas compris et je songe par exemple à un court parcours entre Montréal et Sherbrooke, je trouve encore le même écart de tarif et dans certains cas particuliers, la différence est de 50 p. 100 environ, bien que le CN fournisse parfois le même service pour un tarif moins élevé. Si nous avons un déficit, et notre état financier en indique un, non pas nécessairement pour les frais fixes, je trouve qu'avec cet écart de 3 milliards de dollars, nous devrions avoir un profit annuel de \$300 millions environ. C'est la raison pour laquelle je pose ces questions.

[Texte]

Is my assumption correct that we still have a fair differential although there is no food involved on short lines and there is close to 50 per cent in their fare structure?

Mr. MacMillan: If you could give me the cases upon which you are making your calculation, I would be very happy to tell you what the differential actually is. There is a fundamental difference in the pricing structure between the two companies. Our prices are related to our red, white and blue plan, and theirs are related to quite a different plan and there are differentials. And there are differentials on our railway on different days.

What we are trying to do is to encourage people to travel on the off-peak days. We maximize the fares on peak days and have two lower rates for less popular days of travel, the whole objective being to maximize the revenue on the train. We share your concern about the passenger traffic. As we state in the Annual Report this is a very important and a very serious problem.

Mr. Trudel: I raised the point, Mr. Chairman, because even though you have been supplying extra services—I used the word “goodies”—nevertheless this has not shown an increase in passenger revenue. We could even be getting an increase in passengers but increasing our losses. This is the point that concerns me most and at this rate the company is losing passenger service and we are still not showing any revenue.

Mr. Vaughan: That is right, and this is our concern. The company over the past three or four years has been trying to take a very positive attitude towards the passenger matter, and we have heard some of the members express that perhaps we ought to try positively to see if we can attract the people back to the rails.

This was the reasoning behind the experimentation that we have been carrying on for the past four, five, six years. The start of this, when the passenger business was going into a decline, was the inauguration of the red, white and blue fare plan. As Mr. MacMillan said, this was an endeavour to bring people back to the rails on the days Tuesday, Wednesday and Thursday instead of just having a bulk and peak on the weekends. Similarly we tried to make our pricing so that during the peak travel times—at Christmas and Easter and in the summer—the higher rates and the higher fares would

[Interprétation]

Ai-je raison de présumer que nous avons encore une différence tarifaire d'environ 50 p. 100 même s'il n'y a pas de repas sur les trajets courts?

M. MacMillan: Si vous pouviez m'indiquer les cas sur lesquels vous fondez vos calculs, je serais heureux de vous dire quel est l'écart. Il y a une différence fondamentale entre la structure tarifaire des deux compagnies. Nos prix sont établis en fonction du tarif bleu, blanc, rouge, alors que le Pacifique Canadien fixe ses prix d'une toute autre façon. Nous avons des prix différents à différents moments.

Ce que nous essayons de faire, c'est inciter les gens à voyager quand le volume de trafic n'est pas aussi grand. Nous augmentons les tarifs lors des périodes de pointe et nous avons deux sortes de tarifs réduits pour les journées pendant lesquelles les gens voyagent d'habitude moins. Notre objectif est d'obtenir les recettes maximum. Nous nous préoccupons comme vous du service-voyageurs. Comme nous le disons dans le rapport annuel, c'est un problème excessivement important et sérieux.

M. Trudel: La raison pour laquelle j'ai posé la question, monsieur le président, c'est que bien que vous ayez fourni des services supplémentaires que j'appellerais «de luxe», vous n'avez pas augmenté vos recettes. Il se pourrait même que le nombre de voyageurs augmente, mais que le déficit soit plus grand. C'est cela qui me préoccupe et pour le moment, la compagnie est en train de perdre le service-voyageurs et nous ne faisons pas de recettes.

M. Vaughan: Vous avez raison et nous nous inquiétons d'une telle situation. C'est d'ailleurs la raison pour laquelle, depuis trois ou quatre ans, la compagnie essaie de s'attaquer au problème du service-voyageurs. On a dit que nous devrions peut-être avoir une attitude plus positive pour essayer d'attirer les gens vers le service-voyageurs.

C'est pour cette raison que nous faisons diverses expériences depuis quatre, cinq ou six ans. Lorsque le service-voyageurs commençait à décliner nous avons introduit le tarif rouge, blanc ou bleu. Comme M. MacMillan l'a dit, nous avons introduit ces tarifs différents pour inciter les gens à voyager le mardi, le mercredi, et le jeudi, au lieu de la fin de semaine. Quant aux périodes de pointe, à Noël, à Pâques et pendant l'été les tarifs plus élevés s'appliquent. C'est comme cela que nous avons établi nos prix.

[Text]

apply. This was the theory behind the marketing pricing philosophy that we tried to do.

And through that experiment there were a great many people attracted back to the rails, but in addition to that we had other cost increases that came upon us. There was the railway strike, there were those wage adjustments, there were the results or the effects of the passage of the Canada Labour (Standards) Code. While not applying to the railway, nevertheless in the negotiation of the agreements that we made pursuant to that it gave a vast substantial increase in the cost of operating the passenger services.

And this is the matter that we are looking at very intensely right now. But you are correct in your observation, and we accept some of the observations that you have made.

• 1100

Mr. MacMillan: Take wages alone, Mr. Trudel. In the first half of the year 1968 our wages were 20 per cent higher than they were in the first six months of 1966; and in the second half wages in 1968 were 16 per cent higher than they were in 1966; and they very substantially added to our costs, of course.

Mr. Trudel: I have another question, if I may, Mr. Chairman. You have mentioned the cost of wages. This naturally is something you have a direct knowledge of, but we do not seem to find in your statement a breakdown on your passenger service. That is why I am raising these questions. If, according to what you have just said, employees who have been given increases are in possession of passes, they can get free transportation on the system. But is it not also true that they can buy reserved space and thereby get free meals?

Mr. MacMillan: No, it is not, Mr. Trudel.

Mr. Vaughan: They buy the space and that entitles them to the passage on the train. If they wish sleeping space they purchase it, as would you and I.

Mr. Trudel: Yes; and this would entitle them to free meals?

Mr. Vaughan: That is correct; as it would any other revenue passenger who purchased the space.

Mr. Émard: May I ask a supplementary question? When you talked about wages being 20 per cent higher for the first six months in 1968 were you referring to a percentage of 20 against the wages of the employees, or were you relating it to the wages that were paid in the industry as a whole?

[Interpretation]

Au cours de toute cette expérience, de nombreuses personnes ont recommencé à voyager en chemin de fer mais en plus il y avait d'autres augmentations de frais; il y a eu la grève ferroviaire, il y a eu l'ajustement des salaires à ce moment-là, ensuite le résultat de l'adoption du Code du travail. Lors des négociations faites et des ententes conclues à la suite de l'adoption de cette loi qui ne s'applique pourtant pas aux chemins de fer, on a remarqué une vaste augmentation dans les frais d'exploitation du service-voyageurs.

C'est ce que nous examinons très attentivement à l'heure actuelle. Mais vous avez raison dans vos observations et nous acceptons certainement certaines des observations que vous avez formulées.

M. MacMillan: Prenons le cas des salaires, par exemple. Pendant le premier semestre de 1968, il y a eu une augmentation de 20 p. 100 des salaires comparativement au premier semestre de 1966. Pour ce qui est du deuxième semestre, les salaires de 1968 étaient de 16 p. 100 plus élevés qu'ils ne l'étaient en 1966, et cela a bien entendu augmenté nos frais.

M. Trudel: Une autre question, monsieur le président, si on veut bien me le permettre. Vous avez parlé du coût des salaires. Vous connaissez évidemment très bien la question. Mais dans votre déclaration, il n'y a pas de ventilation des services de passagers. C'est pourquoi je pose ces questions. Comme vous l'avez dit, les employés viennent de recevoir une augmentation et ils peuvent obtenir des cartes de circulation et donc avoir un parcours gratuit. Peut-on dire qu'ils peuvent alors réserver leur place et donc obtenir des repas gratuits?

M. MacMillan: Non.

M. Vaughan: Ils ont droit au passage sur le train, mais s'ils veulent avoir un lit, ils doivent payer tout comme vous et moi.

M. Trudel: Alors, ils ont droit au repas gratuit.

M. Vaughan: C'est exact, comme tout autre passager payant.

M. Émard: Puis-je poser une question supplémentaire? Lorsque vous parlez des salaires de 20 p. 100 plus élevés pour les six premiers mois de 1968, est-ce que vous parlez d'un pourcentage de 20 p. 100 comparativement aux salaires des employés ou comparativement aux salaires payés dans l'industrie?

[Texte]

Mr. MacMillan: No.**Mr. Émard:** Meaning that there were more employees?**Mr. MacMillan:** No. On average, the per unit rate of wages applicable to passenger trains was 20 per cent higher in the first six months of 1968 than it was in the first six months of 1966.**Mr. Émard:** I cannot reconcile the fact that they were 20 per cent higher the first six months with their being 16 per cent higher the next six months.**Mr. MacMillan:** No; because in the second half of 1966 the wages had been increased in themselves. The comparison I gave you was just a convenient way of doing it. We had a wage increase in the fall of 1966, so that the effective wages then were higher than they were in the first six months of 1966.**Mr. Émard:** Thank you.**Mr. Trudel:** Mr. Chairman, I believe that in answering a question following mine Mr. Vaughan said that it was possible to obtain free meals by buying reserve space.

I suggest to you that the revenue from the space would be exceeded by the cost of the food that might be served to the employee on the long-distance haul?

Mr. MacMillan: We do not think so.**Mr. Trudel:** This is not possible?**Mr. Vaughan:** No; but I would like to make one comment. The basic transportation charge is really coach. This is what the passage would be for an individual holding a pass. Coach passengers, as are those holding passes, are not entitled to free meals, but included in the space that one would reserve—non-coach—whether it be a sleeper or a parlor car seat, is the meal, if it is a journey on which meals are served.**Mr. Trudel:** My point of concern was that you could possibly buy a chair for the duration of the journey and obtain free meals on the space that you have purchased with that chair, over and above the free entitlements that you would get on your coach service.

My other question is whether you have given any thought to, or have any plans for, changing the type of food that is now served on trains? I am thinking of a package deal similar to the one now used by the airlines.

Mr. MacMillan: Yes, we have. What is more, we have a program, now being carried

[Interprétation]

M. MacMillan: Non.**M. Émard:** Cela signifie-t-il qu'il y avait plus d'employés?**M. MacMillan:** Non. Le taux par unité de salaire qui s'applique au service voyageurs était en moyenne de 20 p. 100 plus élevé pour les six premiers mois de 1968 que pour les six premiers mois de 1966.**M. Émard:** Je ne peux concilier le fait qu'il était de 20 p. 100 plus élevé pour le premier semestre et de 16 p. 100 pour le deuxième semestre.**M. MacMillan:** C'est parce que pour le deuxième semestre de 1966, il y avait eu augmentation des salaires. Nous avons eu une augmentation des salaires à l'automne de 1966, et les salaires étaient alors plus élevés qu'ils ne l'étaient au cours des six premiers mois de 1966.**M. Émard:** Merci.**M. Trudel:** Monsieur le président, je pense qu'en répondant à une question qui suivait la mienne, M. Vaughan avait dit qu'il est possible d'obtenir des repas gratuits en réservant un siège. Selon moi, le prix de la réservation est inférieur au coût des repas qui sont servis sur un long parcours.**M. MacMillan:** Ce n'est pas notre avis.**M. Trudel:** Vous voulez dire que ce n'est pas possible?**M. Vaughan:** Non. Mais je voudrais faire un commentaire. Le tarif de base est pour le transport en wagon à voyageurs. C'est à cela qu'ont droit les personnes qui ont une carte de circulation. Les voyageurs de voitures-salons, comme ceux qui ont une carte de circulation, n'ont pas droit aux repas gratuits, mais en plus de l'espace qu'ils réservent, ils ont droit aux repas, si on en sert, en wagon-lit ou en wagon-salon.**M. Trudel:** Je veux dire qu'il est possible de réserver un siège pour le voyage, et d'avoir de fait des repas gratuits.

Une autre question, monsieur le président: est-ce que vous prévoyez changer le genre d'aliments qui sont actuellement servis à bord des trains? J'entends l'offre d'ensemble comme celle qu'offrent les lignes aériennes en ce moment.

M. MacMillan: Oui. Nous avons tout un programme en vue. Sur certains trains, nous

[Text]

out on certain trains, of serving the passengers with what are called preconstituted foods. These are foods which are cooked...

• 1105

Mr. Horner: I think that is a bad thing!

Mr. MacMillan: I think it is, too, but nevertheless they will be used. These are meals which are prepared in wayside stations and loaded on to the trains in trays and heated. The cooking is finished. There is sophisticated equipment on the trains, and the passengers are served in some instances at the tables and in other instances in their seats.

Mr. Trudel: Do you feel that possibly some time in the future this will be a revenue-producing effort?

Mr. MacMillan: We think that it does materially reduce our expense and that the trend will continue.

Mr. Trudel: Mr. Chairman, when I have the other figures about the fares I would like to pursue my questioning.

The Chairman: Mr. Allmand?

Mr. Allmand: I have some questions about the TurboTrain. If I understand correctly, the CNR rents these five TurboTrains from United Aircraft Services of Canada Ltd. Is that correct?

Mr. MacMillan: That is correct, sir. The trains are owned by United Aircraft.

Mr. Allmand: And there are five of them?

Mr. MacMillan: Five trains, yes.

Mr. Allmand: What does the rental cost, and is the CNR now paying it?

Mr. MacMillan: We are not paying any rental at all. The agreement was that it was related to number of revenue miles operated.

Mr. Allmand: Therefore, you will not pay any rental until the trains are in fact operating?

Mr. MacMillan: That is correct. We did not pay any rental until the trains were inaugurated in revenue, and when they were withdrawn the rental payments ceased.

Mr. Allmand: Could you tell the Committee what expenses have been, and are being,

[Interpretation]

donnons aux passagers des aliments préconstitués. Il s'agit là d'aliments cuits d'avance...

Mr. Horner: Ce n'est pas une bonne chose!

Mr. MacMillan: Je suis parfaitement d'accord avec vous. Mais c'est pourtant ce que nous utiliserons. Il s'agit de repas préparés dans des gares sur le parcours; ils sont déposés sur des plateaux puis, réchauffés sur le train. Le train est équipé pour les recevoir et on sert dans certains cas les passagers à la table ou à leur place.

Mr. Trudel: Croyez-vous, monsieur le président, que cela va faire baisser le prix de revient et même dans l'avenir offrir des bénéfices.

Mr. MacMillan: Nous croyons que cela diminuera nos frais et cette tendance se maintiendra, oui.

Mr. Trudel: Monsieur le président, si j'avais les autres chiffres concernant les tarifs, j'aurais d'autres questions à poser?

Le président: M. Allmand?

Mr. Allmand: J'aurais des questions à poser concernant le turbotrain. Si je comprends bien, le National-Canadien loue les cinq turbotrans de la *United Aircraft Services of Canada Ltd.*

Mr. MacMillan: Oui, ces trains appartiennent à la *United Aircraft*.

Mr. Allmand: Il y a cinq trains.

Mr. MacMillan: Oui, il y en a cinq.

Mr. Allmand: Pourriez-vous nous dire quel est le coût de location et est-ce que le National-Canadien paie actuellement ses frais de location?

Mr. MacMillan: Nous ne payons aucun frais de location. D'après l'entente nous ne devrions payer que quand l'exploitation commencerait à rapporter.

Mr. Allmand: Donc, vous ne payez aucun frais de location jusqu'à ce que les trains fonctionnent normalement?

Mr. MacMillan: C'est juste. Nous ne payons aucune location jusqu'à ce que les trains soient devenus rentables et lorsqu'ils ont été retirés de la circulation on a cessé de payer le loyer.

Mr. Allmand: Maintenant, pourriez-vous dire au Comité quelles sont les dépenses qui

[Texte]

incurred by the CNR relative to the running of the TurboTrain and whether, because of the troubles you have had with the train, there is any possibility of recovering these expenses from United Aircraft? I am thinking particularly of the alleged \$1 million expenditure for the promotion and advertising of the train.

Mr. MacMillan: I also saw that in the newspaper, but it is not correct.

Mr. Allmand: Can you give us the correct information?

Mr. MacMillan: I made inquiries when I saw that. The answer I was given was that it was closer to \$200,000 or \$250,000 that was expended on advance promotion of the train.

We have not had major expenses associated with this service at all, primarily because of the nature of the deal. As I explained a moment ago, the deal was that they build the train and own it, and our agreement was that we would pay only in respect of those miles which were operated in revenue service.

Mr. Allmand: You say that only approximately \$220,000 was spent on promotion?

Mr. MacMillan: Yes, about \$250,000.

Mr. Allmand: In addition to those expenses were any others of major proportions incurred by CNR related to the running of the train?

Mr. MacMillan: No, there were not. I should qualify that answer. As you may well know, on those trains we provided meal service at their seats for the first class passengers. This was part of our program to introduce similar meal services on other trains. As a consequence, we did incur expenses for the creation of the wayside kitchens. Some of this, of course, was associated with the food on the Turbo. The remainder was associated with the food on other trains, and the station kitchens are now being used for the other trains.

Mr. Allmand: Had you to train special front end crews to work on that train, and also crews...

Mr. MacMillan: The locomotive engineers, who are in service on the trains, receive special training in respect to the new equipment, in the same way as they are given the opportunity of experience on any new type of equipment. That is a fact, yes.

Mr. Allmand: When do you expect the train to come back into operation?

Mr. MacMillan: At the moment, the actual late is obscure because, as yet, some of the

[Interprétation]

sont encourues par le National-Canadien pour l'exploitation de ces turbotrans et vu les difficultés que vous avez éprouvées avec ce train, est-ce qu'il y a possibilité de recouvrer ces dépenses de la United Aircraft? Je pense ici à cette soi-disant dépense de 1 million de dollars en réclame?

M. MacMillan: J'ai aussi vu cela dans les journaux mais ce n'est pas exact.

M. Allmand: Pourriez-vous nous donner des renseignements précis?

M. MacMillan: Lorsque j'ai vu cela dans les journaux, je me suis enquis de la chose et c'est plutôt \$200,000 à \$250,000 qui avaient été dépensés pour le TurboTrain, pour la publicité. Nous n'avons pas eu vraiment de très fortes dépenses pour ces services. Essentiellement à cause de l'entente: comme je l'ai dit il y a un instant, la United Aircraft a construit le train et en est le propriétaire et l'entente voulait que nous paierions seulement quand le train commencerait à être rentable.

M. Allmand: Vous dites donc qu'environ \$220,000 ont été dépensés en publicité.

M. MacMillan: Oui, environ \$250,000.

M. Allmand: Est-ce que le National-Canadien a encouru d'autres dépenses que l'on peut aussi rattacher à l'exploitation de ce train?

M. MacMillan: Non, mais je devrais apporter des précisions. Comme vous le savez sans doute, nous servions les repas aux voyageurs de première classe à leur place. Cela faisait partie de notre programme qui visait à fournir ce même genre de service sur d'autres trains. En conséquence, nous avons encouru des dépenses pour l'aménagement des cuisines. Et une partie était rattachée à la nourriture sur le train; aussi maintenant, on utilise déjà ces cuisines à bord d'autres trains.

M. Allmand: Avez-vous dû former des équipes spéciales pour travailler à bord ces trains?

M. MacMillan: Les mécaniciens de ces trains ont reçu une formation spéciale. Cela se fait pour tout nouveau genre de machine.

M. Allmand: Quand vous attendez-vous à ce que le train reprenne le service?

M. MacMillan: En ce moment nous n'en connaissons pas la date précise parce qu'il y a

[Text]

technical problems have not been completely solved.

Mr. Allmand: Do the reports which you have, indicate that the technical problems will be solved, that they can be overcome and that these trains can operate in our type of climate?

Mr. MacMillan: We are advised that certain of these conditions can be and are being solved. There are others upon which the experimental work is continuing. Some of the conditions were minor in nature; for example, there was the problem of the windscreen which was frosting in front of the locomotive engineer, and of course, we could not continue to operate the trains if he could not see. Now, I think that the problem is capable of a quite easy solution. There were others of a similar minor nature, or a major nature, flowing from the abnormally severe weather that was experienced at the time at which the service began. There were others of a more technical character.

Mr. Allmand: Have your officials been keeping a close observation on the operation of the Penn-Central TurboTrain, not only to its technical operation, but also, to the reaction of the passenger public to that type of train?

Mr. MacMillan: The Penn-Central train,—please correct me Mr. Bowra, if I am wrong—is virtually the same as this train, or it was in the beginning. One basic difference was that they had a power unit at each end of the train, and I think they only had one car in the middle.

Mr. Vaughan: Three cars.

Mr. Allmand: It was five, if I understand correctly.

Mr. MacMillan: No, seven, there were two power domes and five cars. The train—which is operating in the United States now and which went into service comparatively recently—is also on an experimental basis. It is a very small train, as you will recognize from what I have told you, and, of course, we are in constant communication with them about it. We are quite familiar with it.

Mr. Allmand: Since theirs is longer experience than ours, what has been the passenger reaction to this type of train?

Mr. MacMillan: No, no; theirs is not! They did not put their train into service until, I think, two or three weeks ago.

[Interpretation]

toujours certains problèmes techniques qui n'ont pas encore été tout à fait résolus.

M. Allmand: Est-ce que les rapports que vous avez vous indiquent que ces problèmes techniques seront surmontés, qu'il est possible de les surmonter et que ce train peut fonctionner dans un climat comme le nôtre.

M. MacMillan: Il y a certains de ces problèmes qui, nous dit-on, peuvent être résolus et qui nous semblent en voie de résolution, il y en a d'autres pour lesquels on fait encore des expériences. Certaines de ces conditions étaient de moindre importance, par exemple, le givre qui se formait sur le pare-brise et l'immobilisait. C'est un problème auquel on peut remédier. Il y en a d'autres plus ou moins graves qui étaient causés par les températures extrêmes que nous avons eues au moment où on a commencé ce service. Il y avait aussi des problèmes d'ordre purement technique.

M. Allmand: Vos fonctionnaires ont-ils étudié de très près le train Penn-Central Turbo Train? Non pas simplement de fonctionnement mais aussi la réaction des voyageurs.

M. MacMillan: Le train Penn-Central et veuillez me rectifier monsieur Bowra, si je me trompe, est à peu près semblable à notre train ou du moins il l'était au début. La différence est qu'il y a une unité génératrice à chaque extrémité du train et je pense qu'il n'y avait qu'un seul wagon.

M. Vaughan: Trois wagons, c'est un train de trois wagons.

M. Allmand: Je crois qu'il y en avait cinq.

M. MacMillan: Non, sept: deux génératrices et cinq wagons. Et le train qui est en service aux États-Unis depuis assez peu de temps ne fonctionne qu'à titre expérimental c'est un très petit train comme vous pouvez vous en rendre compte, et nous sommes toujours en contact avec les autorités à ce sujet.

M. Allmand: Quelle fut la réaction des passagers face à un tel service? Ils ont plus d'expérience que nous n'est-ce pas?

M. MacMillan: Non. Leur train n'est entré en service qu'il y a deux ou trois semaines.

[Texte]

Mr. Allmand: A month ago.

Mr. MacMillan: I do not really know the passenger-reaction. The train is operating at low speed, and my recollections are, that the reduction in elapsed time is only something in the order of 15-20 minutes from that of the conventional equipment.

Mr. Allmand: Well, of course, the purpose of these trains was to increase their speed quite immensely, thereby competing with the airlines on short intercity runs.

Mr. MacMillan: Yes, that is correct. That was the basis upon which we inaugurated the service. It was to try to give the public a better choice of mode of transportation.

Mr. Allmand: Are you still convinced that this is a very good possibility of bringing a new type of passenger service to the public which will compete effectively with the airlines?

Mr. MacMillan: In selected territories, yes, that is our view.

Mr. Allmand: I notice that you state in your report on page 15:

These experiments have established that there is a large market for intercity transportation in Canada...

Are you considering the possibility of using this type of train in other parts of Canada, where you also have large intercity traffic? For example, in Calgary, Edmonton or in some other areas.

Mr. MacMillan: There are many places, in Canada, where there will continue to be a demand for some type of rail transportation in the foreseeable future, and it is continuing, as far as I can project it. There is a need for a more sophisticated, economical and rapid form of transportation. I am talking about ground transportation of course. That has always been one of our basic interests in the TurboTrain. It must be proven in an area where there is a real demand. There is this real demand between Quebec City, Montreal, Toronto and South-Western Ontario. We continue to be interested in finding the type of equipment which will do this job economically, and in a manner which is acceptable to the travelling public.

Mr. Allmand: Does the use of this train require extensive changes to the roadbed? Does it require a great investment to change the roadbed?

Mr. MacMillan: No, it does not. That was one of the reasons why we were interested in

[Interprétation]

M. Allmand: Depuis un mois.

M. MacMillan: Je ne sais vraiment pas quelle est la réaction des passagers le train ne roule pas à une très grande vitesse et le temps que cela fait économiser n'est que de 15 ou 20 minutes par rapport aux trains conventionnels.

M. Allmand: Alors que le but de ce train était de pouvoir concurrencer les lignes aériennes sur courtes distances?

M. MacMillan: C'est juste, et c'est la raison pour laquelle nous avons inauguré ce service et pour donner au public un meilleur choix dans le mode de transport.

M. Allmand: Et vous êtes toujours convaincus que c'est là une excellente possibilité d'offrir au public un nouveau service voyageur capable de faire concurrence aux lignes aériennes?

M. MacMillan: Dans certaines régions, oui, c'est notre avis.

M. Allmand: Je vois dans votre rapport à la page 15 «ces expériences ont établi qu'il y a un très grand marché pour le transport interurbain au Canada». Est-ce que vous envisagez la possibilité d'un tel mode de transport dans d'autres régions du Canada où il y a un fort volume de passagers entre les villes. Par exemple, Calgary, Edmonton, ou encore d'autres régions?

M. MacMillan: Il y a bien des endroits au Canada où le transport par rail restera valable dans un avenir immédiat. Le besoin d'avoir un mode plus sophistiqué, plus économique et plus rapide pour le transport des voyageurs se présente maintenant, je parle du transport au sol, bien entendu, et c'est pourquoi nous nous sommes toujours intéressés au turbotrain.

Il faut l'essayer dans une région où le besoin s'en fait réellement sentir comme entre Québec, Montréal, Toronto et le Sud-Ouest de l'Ontario. Nous essayons toujours de trouver le genre d'équipement qui pourra faire ce travail d'une façon rentable, et qui conviendra aux voyageurs.

M. Allmand: Est-ce que l'utilisation de ces services exige, disons, des modifications très grandes à l'assiette de la route?

M. MacMillan: Non, c'est une des raisons pour lesquelles nous nous sommes intéressés à

[Text]

it. It is quite possible for a railway today—with what we would be inclined to call conventional equipment—to operate a high speed service, if we were able to make the capital expenditures, such as were made in Japan, where they built the brand new railway from Tokyo to Osaka. They constructed a new right-of-way which has no crossings on it of any kind, and which was built entirely for passenger service. For all practical purposes it is straight and flat.

Now, it is not straight and flat, but the grades are flattened out and the curvature is very, very easy. They operate very successfully. That could be done in North America, subject only to one limitation, which is the result of our climate. That is that we have two periods of the year, the spring and the fall, when the railways in Canada have difficulty with their trackage—when the frost goes in, and then when the frost comes out. Except for that one limitation, we could do it. We must find the type of equipment which will not require the construction of a new right-of-way, because the cost of doing this would be astronomical.

• 1120

Mr. Allmand: Fine. Mr. MacMillan, as one who prefers rail travel, I want to encourage you. I know a lot of other people who are very interested in this type of passenger service, and I hope that you are successful.

Mr. MacMillan: Thank you very much.

Mr. Breau: Mr. Chairman. Mr. MacMillan, are you thinking about any long runs on the Turbo-trains?

Mr. MacMillan: Long runs? When we get a type of equipment that lends itself to long runs—I am talking now of the future, the future being any time five years from now onwards—it will be necessary to instal this modern type of equipment in respect of the long runs. I think that inevitably, at some time in the future, the type of equipment which will be on the trans-contintental services, for example, will be quite different to what they are at the present time. We are hopeful that either they will be profitable, or the subsidies, which are provided under the new transportation legislation will be payable with respect to them.

Mr. Breau: In regard to your passenger policy which was recorded in your 1965 Annual Report, and to which Mr. Marshall referred. It states:

Steps will be taken to seek withdrawal from, or obtain public monetary support

[Interpretation]

ce train. Il est possible pour une compagnie de chemin de fer d'exploiter un service de trains rapides avec un équipement conventionnel si elle est en mesure de faire des dépenses d'immobilisation comme on en a fait au Japon, où on a aménagé un nouveau chemin de fer de Tokyo à Osaka. On a construit une nouvelle emprise, sans passage à niveau, le terrain est plat, la voie en ligne droite et le service est uniquement destiné aux voyageurs.

En fait les courbes sont très peu prononcées et l'inclinaison est à peu près inexistante. L'exploitation en est excellente. On pourrait la faire en Amérique du nord bien qu'ici, nous devrions tenir compte de notre climat. Nous avons deux périodes de l'année le printemps et l'automne pendant lesquelles, nos chemins de fer éprouvent des difficultés avec les rails dues au givre, au gel et au dégel. Mais à part cela, nous pourrions le faire. Ce qu'il faut, c'est trouver le genre d'équipement qui n'exigera pas une nouvelle emprise parce que le coût en serait astronomique.

M. Allmand: Étant donné que personnellement, je préfère voyager par train, je veux vous encourager. Je sais qu'il y a beaucoup d'autres personnes qui s'intéressent à un tel service voyageur et j'espère que vous réussirez.

M. MacMillan: Merci beaucoup.

M. Breau: Monsieur le président. Monsieur MacMillan, est-ce que vous songez utiliser des Turbo-trains pour les longs parcours?

M. MacMillan: Lorsque nous aurons le genre d'équipement qui se prête à cela, et là, je songe à l'avenir, il sera essentiel alors d'aménager et d'avoir ce genre d'équipement moderne pour ce qui est des longs parcours. Je pense qu'il est inévitable qu'à l'avenir que le genre d'équipement que nous avons pour le service transcontinental sera bien différent de ce qu'il est maintenant. Nous espérons alors que ce choix sera rentable ou que les subventions qui sont prévues en vertu de la nouvelle législation sur les transports seront payées, respectées.

M. Breau: Maintenant, pour ce qui est de votre politique pour les voyageurs qui était inscrite dans le rapport de 1965 et dont M. Marshall nous a parlé:

En conséquence, la Compagnie va s'appliquer à fournir des services répondant à

[Texte]

for, those unprofitable services which do not fit into that pattern, the objective being to eliminate the deficit in passenger operations.

It does not state in the policy, that if in some areas where it could be determined that another passenger service would be more adequate that you would change to the other service. Have you up to now or do you plan—even if the loss will not be too great and if you decided that the service would be better, say, by bus or by another mode of transportation—to change it for these reasons?

Mr. MacMillan: Yes, we would if we were permitted to do so. We categorize passenger services under three classes. There are passenger services which are being operated through a thickly populated area. I gave you by way of example, the flow of traffic between Quebec City and Montreal, Montreal and Toronto and then west into Western Ontario. Montreal to Ottawa may also fit into this category. We think that if we can equip the services with rolling stock—which is less expensive to operate and comfortable for the passengers—the trains will be fully compensatory by themselves. We would continue to operate those without any assistance. There are other services which, at the moment, we are quite convinced that the Canadian Transportation Commission will not authorize being abandoned, because there are no immediately available alternatives to them. Our chore, with respect to those, is to try to operate them as well, and as inexpensively as possible. We feel that under the legislation, we ought to receive the payments which the statute contemplates will be paid in respect of those services. The provision of the Act is that 80 per cent of our loss will be paid.

The third category contains those services where there are other alternatives available. In the light of an alternative made or if there is no passenger demand at all, the Board will authorize us to discontinue them. In those latter categories there will be many instances, I imagine, in which we may be permitted to terminate our services on the terms that we inaugurate a bus service—or if there is an alternative existing bus operator available—that he improve his services or that he augment his services to take up the slack.

[Interprétation]

la demande dans les régions peuplées, et elle va tâcher de supprimer les services déficitaires ou d'obtenir des compensations financières si elle doit continuer à les fournir, visant en cela à éliminer le déficit d'exploitation des services voyageurs.

On ne dit pas du tout dans cette ligne de conduite que dans certaines régions on pourrait déterminer qu'un autre service voyageurs serait plus adéquat. Alors, jusqu'ici est-ce que vous prévoyez, même si les pertes n'étaient pas si grandes, si vous décidez que le service serait préférable par autobus ou un autre mode de transport, est-ce que vous changeriez pour ces motifs?

M. MacMillan: Oui, nous le ferions si on nous autorisait à le faire. Nous caractérisons le service voyageurs en trois catégories, il y a ceux qui fonctionnent, disons, dans les régions à très forte densité démographique, je vais vous donner un exemple: disons le trafic entre Québec-Montréal et Montréal-Toronto. Ensuite, à l'Ouest, vers la péninsule de l'Ouest de l'Ontario. Montréal-Ottawa peut-être inclus dans cette catégorie aussi et nous pensons que si nous pouvons donner à ces services un matériel roulant, un matériel à traction qui pourrait bien fonctionner, et alors nous continuerions à fonctionner sans aide. Il y a d'autres services qui, en ce moment, nous en sommes convaincus, la Commission canadienne des transports ne nous autorisera pas à les abandonner parce qu'il n'y a pas d'autres solutions de rechange en ce moment et nous essayons de les exploiter du mieux que nous pouvons, de la façon la plus économique possible. Mais nous sommes d'avis qu'en vertu de cette législation, nous devons recevoir ces paiements prévus ou envisagés par la loi. Vous vous souviendrez que les dispositions de la loi veulent que 80 p. 100 de nos pertes seront payés.

La troisième catégorie concernant les services où il y a d'autres possibilités, d'autres solutions de rechange sont disponibles pour lesquelles il y a ou qu'il n'y a pas de demande pour un tel service voyageurs, alors la Commission nous autorisera à discontinuer ces services. Dans cette dernière expression il y aura bien des cas où on sera peut-être autorisé à mettre fin à notre service suivant les conditions que nous ayons un service d'autobus ou encore un autre exploitant de service d'autobus en disponibilité, et qui pourrait améliorer son service pour assurer la relève.

• 1125

Mr. Breau: I was thinking, for example, about Newfoundland which is getting the

M. Breau: Ainsi, je prends l'exemple de Terre-Neuve où on a le meilleur service d'au-

[Text]

best bus service in the country. I have seen it, and it is a very good passenger service. If you compare it with for example, the transportation in New Brunswick and Nova Scotia, you must admit that Newfoundland has about a 50 per cent improvement in passenger service. I was thinking, for example that in New Brunswick which does not have half the transportation facilities that Newfoundland now has—you could have a fewer number of long-run train stops, and instead, offer a bus service. Are you thinking along these lines?

Mr. MacMillan: I am quite prepared to think about that. We have, of course run into the problems that arise which were referred to...

Mr. Breau: You would not run into that problem in New Brunswick. They would be very happy to get as good a service...

Mr. MacMillan: Unless there was an existing bus operator in business, and then he would complain about it.

Mr. Horner: What about the north shore, where you have a paved road all the way...

The Chairman: Are you through, Mr. Breau?

Mr. Horner: I have been interested for a number of years in passenger service, Mr. MacMillan, and I would like to compliment the CNR...

Mr. Émard: No, no.

Mr. Horner: ...for the extensive campaign which they undertook a few years ago, in advertising and in promotion, to encourage people to use the CNR passenger train service. I think—if I can remember back to a couple of years ago—that passenger traffic picked up before the EXPO, Centennial year after your Red, White and Blue plan, and your extensive advertising problem. Am I right?

Mr. MacMillan: Oh yes, it did, particularly in the EXPO year.

Mr. Horner: I think that the EXPO year is an exceptional year. I am going back prior to that. Did you try the same thing in Newfoundland, before you discontinued the service there?

Mr. MacMillan: Yes, we did.

Mr. Horner: You did? And you did not see any increase?

Mr. MacMillan: Not that I recall. We introduced the Red, White and Blue fare struc-

[Interpretation]

tobus dans le pays, je l'ai vu, c'est un excellent service voyageur. Si on le compare au Nouveau-Brunswick et à la Nouvelle-Écosse vous reconnaîtrez qu'à Terre-Neuve vous avez une amélioration de 50 p. 100 pour le service voyageurs. Si, disons, au Nouveau-Brunswick où on n'a pas la moitié des services de transports que vous avez maintenant à Terre-Neuve, disons, s'il arrivait que les endroits où arrêtaient les trains à long parcours et si vous aviez moins d'arrêts et parfois si on avait un service d'autobus, est-ce que vous y songez?

M. MacMillan: On peut y songer mais il y a ces problèmes qui se présentent et dont on a parlé d'ailleurs.

M. Breau: Mais il n'y aurait pas de tels problèmes au Nouveau-Brunswick où on serait très heureux d'avoir un aussi bon service.

M. MacMillan: Il y a déjà un exploitant de service d'autobus et alors il se plaindrait.

M. Horner: Il y a des routes pavées tout le long...

Le président: Avez-vous terminé monsieur Breau?

M. Horner: Oui, je m'intéresse au service voyageurs depuis un certain nombre d'années, monsieur MacMillan, et je désire féliciter le National Canadien...

M. Émard: Non...

M. Horner: ...pour cette campagne de réclame et de publicité qu'ils ont faite au cours des dernières années en vue d'encourager le public à utiliser les services du National Canadien. Je pense que si je me reporte à quelques années en arrière, le service voyageurs avant l'Expo, avant l'année du centenaire, le trafic voyageurs a augmenté après le programme de publicité, le Bleu Blanc Rouge.

M. MacMillan: Oui, pendant l'année de l'Expo surtout.

M. Horner: Oui, je pense que l'année de l'Expo est exceptionnelle, je remonte même plus loin en arrière. Alors, est-ce que vous avez essayé la même chose à Terre-Neuve?

M. MacMillan: Oui, oui on a essayé.

M. Horner: On n'a pas eu d'augmentation?

M. MacMillan: Non, pas que je me souviens. Nous avons eu la structure Bleu Blanc

[Texte]

tures in Newfoundland, and applied the same marketing techniques that we applied in the rest...

Mr. Horner: And did you apply the same ratio of percentage of advertising?

Mr. MacMillan: I think so, yes.

Mr. Horner: You saw an increase in passenger traffic, for example, between Toronto and Montreal, which caused you to look very seriously at the turbo train.

Mr. MacMillan: We looked very carefully at the volume of traffic between Montreal and Toronto.

Mr. Horner: Do you mean the total volume for example, air, rail, automobile?

Mr. MacMillan: We did a market survey, Mr. Horner, of the daily traffic flow between Montreal and Toronto. This is where we really began the intensive marketing campaign for the passenger business, because we had to find a place where we felt that there was a fertile field. We did a survey of the travel between Montreal and Toronto, and we found that the figures were quite impressive. We introduced the red, white and blue fare structure in the Maritimes, as a controlled experiment in one summer. It was then extended from that point of beginning.

Mr. Horner: With regard to the turbo train, was it the turbo engine or the air suspension that attracted you? I will put it another way. Which allowed the train to move at the accelerated speed, the air suspension or the turbo engine?

Mr. MacMillan: It was a package, Mr. Horner. It was a combination of all the opportunities. The turbo train has certain characteristics, which are quite dissimilar to the other generations of trains. One, the locomotion is provided by turbines and two, the train is serviced entirely by electricity. There is no steam heat on it. The alternators, which are themselves driven by turbines, are capable of providing enough electricity to heat, cool, and to illuminate it and also to give us the electricity with which to finish the cooking. That was one characteristic. Another one was the suspension system, which was quite unlike the conventional trains, and this enables us to contemplate operating it at higher over-all speeds. In other words, the speed around the curvature could be higher than it could be on the straight track. As I say, it was an attractive package.

[Interprétation]

Rouge pour les tarifs à Terre-Neuve, nous avons appliqué la même pratique de commercialisation à Terre-Neuve tout comme dans le reste du Canada.

M. Horner: Le même rapport de publicité par rapport à l'ensemble?

M. MacMillan: Oui, je le crois.

M. Horner: Mail il y a eu une augmentation du trafic voyageurs, disons, entre Toronto et Montréal, ce qui a fait qu'alors vous avez songé sérieusement à avoir le Turbo train.

M. MacMillan: Eh bien, nous avons étudié attentivement le volume du trafic entre Montréal et Toronto.

M. Horner: L'ensemble du volume du trafic, autrement dit, aérien et autres.

M. MacMillan: Nous avons fait un relevé pour ce qui est du trafic quotidien entre Montréal et Toronto et à partir de cela et voilà où nous avons vraiment commencé à faire une grande campagne très intense pour le service voyageurs. Nous étions d'avis qu'il y avait vraiment des possibilités qui s'offraient, nous avons fait un relevé du circuit Montréal-Toronto et ce que nous avons obtenu comme données était des plus impressionnant. C'est pourquoi nous avons inauguré la structure Bleu Blanc Rouge dans les Maritimes comme expérience contrôlée et nous l'avons alors appliquée par la suite dans les autres régions.

M. Horner: Maintenant, pour ce qui est du Turbo train, est-ce que c'est la suspension ou le moteur, enfin qu'est-ce qui permettait que le train puisse se déplacer à une vitesse accélérée, soit la suspension, ou la locomotive?

M. MacMillan: Non, c'était l'ensemble. Le Turbo train a certaines caractéristiques qui sont bien différentes et si la locomotion est fournie par les turbines, alors le train est toujours desservi par l'électricité et les alternateurs qui eux-mêmes sont mus par turbine peuvent fournir suffisamment d'électricité pour le réchauffer, le réfrigérer, l'éclairer et aussi nous donner l'électricité voulue pour terminer la cuisson des aliments. C'était là une caractéristique, une autre était la suspension qui était bien différente, disons, de celle des trains conventionnels et ce qui nous permettait d'envisager l'exploitation de ce train à une vitesse plus grande, soit que la vitesse dans les courbes pouvait être plus élevée que sur une voie directe. Donc, c'était là une proposition des plus intéressantes.

[Text]

• 1130

Mr. Horner: Let us just take this example. I am looking at your object, which is to eliminate deficits in passenger operation.

Mr. MacMillan: That is correct.

Mr. Horner: Railroad engineers have often said that a diesel motor could travel a lot faster than they normally do, providing that the trackage and curvature was right, and so on and so forth.

Mr. MacMillan: That is right.

Mr. Horner: I am just mentioning this as a general philosophy of the general theme of things, but doing away with the steam might to some extent have contributed to the freezing up problems. In other words, the steam might have been a valuable asset to have with the air suspension. Has there been any thought to using the diesel engine with the air suspension system, that was innovated in the Turbo train. By using this combination you might have a system that can cope more effectively with our climate. Perhaps, it may be cheaper also.

Mr. MacMillan: In the first place, I want to remind you that this train was designed and built by United Aircraft Company Limited. They prepared the package, and we accepted it. Now, in the second part of your question, you were discussing the utility of a diesel electric locomotive. We continue to be interested in diesel electric locomotives as a means of transportation, but there are limitations to its top speed.

We are, at the same time, quite decided—as nearly as I know—that it is better for us to heat our passenger trains electrically than by the use of steam, because steam itself—as Mr. Skoberg will tell you—brings its own problems in the wintertime. We have great difficulty in getting steam through trains, when the weather is very adverse. Electricity will flow more easily and better than steam.

Furthermore, it is a much lighter method of heating because if we have steam we must have water.

By using electricity, we can get away from the water problem. We think that conceivably we may have a new generation of trains which use the techniques which have been developed. We have done a great deal of experimental work on these techniques. Some of these have been tried and improved upon.

Mr. Horner: If I am right, it was my impression that the Turbo trains would not

[Interpretation]

M. Horner: Prenons cela maintenant et je vois votre objectif, soit d'éliminer les déficits dans les services voyageurs. Je vois que votre objectif d'éliminer les déficits des services-voyageurs.

M. MacMillan: C'est juste.

M. Horner: Les ingénieurs ont souvent dit que les locomotives diesel pouvaient voyager beaucoup plus rapidement que les autres, à condition, évidemment, que la voie et les courbes soient bonnes.

M. MacMillan: C'est exact.

M. Horner: L'élimination de la vapeur a contribué jusqu'à un certain point à laisser les problèmes là où ils étaient. Autrement dit, la vapeur aurait pu être très commode, combinée à la suspension pneumatique. A-t-on jamais songé à employer la locomotive diesel avec la suspension pneumatique, qui a été innovée dans le turbo train. Peut-être aurions-nous alors un moyen de transport mieux adapté à notre climat et moins coûteux aussi.

M. MacMillan: Tout d'abord, je vous dirai que ce train a été conçu et construit par la *United Air Craft Company Limited*. Ils ont préparé le projet et nous l'avons accepté.

Pour la deuxième partie de votre question, il s'agit de l'utilité de la locomotive diesel électrique. Nous sommes toujours intéressés aux locomotives diesel électriques comme moyen de transport, mais sa vitesse maximum est limitée.

Il est également préférable de réchauffer nos trains à l'électricité plutôt qu'à la vapeur. Car, comme M. Skoberg pourra vous le dire, l'utilisation de la vapeur pose des problèmes en hiver. Nous avons beaucoup de difficultés à faire circuler la vapeur dans les voitures, lorsque les conditions atmosphériques sont très défavorables. L'électricité se propage plus facilement.

Deuxièmement, ce système de chauffage est plus léger que celui qui fonctionne à la vapeur, car avec la vapeur il nous faut une réserve d'eau. Nous pourrions peut-être avoir une nouvelle génération de trains qui emploierait les techniques qui ont été mises au point. Nous avons fait beaucoup d'expériences à ce sujet. Nous en avons gardés certaines, que nous avons améliorées.

M. Horner: Il paraît que les turbotrans ne devaient pas être très longs. Ils ne devaient

[Texte]

be very long. In other words, they could not pull a very heavy load, and still maintain any speed.

Mr. MacMillan: That is correct. It was contemplated that the train would run as seven cars with a power unit on the front, and one at the rear, and five cars in between. The cars are not large. You probably saw the train.

Mr. Horner: No, I did not.

Mr. MacMillan: They are only about two-thirds of the length of the standard cars.

Mr. Horner: Could you give the Committee some idea—and I think this is very important with regards to the object—of the rent per passenger mile. In other words, you are carrying five small cars...

Mr. MacMillan: No, seven because we...

Mr. Horner: No, no, but there are five small passenger cars.

Mr. MacMillan: No, but there are passengers in both—

• 1135

Mr. Horner: Oh, there are passengers in the diesels, also. All right, fine.

Mr. MacMillan: The train carries about 300 people.

Mr. Horner: What would the rental per mile of traffic be, per passenger? I know that you have worked that all out with computers.

Mr. MacMillan: Yes, we have worked it out—again we are now into a realm where there is another party to our contract—and I can tell you that the rental was one which returned a satisfactory rate of return to us. It is at this point that I have to stop talking about the rent. It goes to the root of our ability to do a deal of this nature with an equipment builder and supplier.

Mr. Horner: Well, it is hard for me to judge whether or not this operation is working towards our object. I am led to believe, first of all, that you rented them in the first instance because of the experimental nature and that you were not convinced that they were going to be satisfactory, and so quite prudently you leased them. Could you give the Committee some idea of your intention to purchase if the trains are successful?

Mr. MacMillan: Well, if the trains are successful, we visualize a need for additional

[Interprétation]

pas tirer un poids très lourd sans perdre de leur vitesse.

M. MacMillan: Oui, c'est exact. On avait songé à un train de sept voitures avec une motrice à chaque extrémité et cinq voitures entre les deux. Les voitures ne sont pas très grandes. Vous avez probablement vu le train?

Mr. Horner: Non.

M. MacMillan: Elles mesurent environ les deux tiers de la longueur d'une voiture normale.

M. Horner: Est-ce que vous pourriez donner au Comité une idée—je crois que cela est très important—du quotient de rentabilité milles-voyageurs. Avec cinq petites voitures...

M. MacMillan: Non, sept.

M. Horner: Non, il y a cinq voitures de voyageurs.

M. MacMillan: Oui, mais il y en a dans les deux...

M. Horner: Il y a des compartiments dans les motrices? Alors, c'est parfait.

M. MacMillan: Le train transporte environ 300 voyageurs.

M. Horner: Et alors quelle serait la rentabilité, par mille-voyageur? Je sais que vos ordinatrices ont dû régler la question.

M. MacMillan: Oui, nous avons pu le faire, mais encore une fois il s'agit d'un contrat à double aspect. Et je puis vous dire que le rapport de rentabilité était avantageux. Il faut d'ailleurs que j'arrête d'en parler. Car on touche ici à la possibilité d'obtenir un contrat semblable avec le constructeur et le fournisseur.

M. Horner: Il m'est très difficile de juger si oui ou non ce service est conçu en fonction de notre objectif. Tout d'abord, je suis porté à croire que vous les avez loués, en premier lieu, à des fins d'expérimentation et que vous n'étiez pas convaincus qu'ils se révéleraient satisfaisants. Et alors vous les avez loués à bail, très prudemment. Pourriez-vous dire au Comité si vous avez l'intention d'acheter les trains au cas où ils se révéleraient satisfaisants?

M. MacMillan: Si les trains se révèlent une réussite, alors nous envisageons la nécessité

[Text]

equipment of this generation. Whether or not we will purchase or buy will be dependent upon where we could make the best deal.

Mr. Horner: But without knowing the rental figure, it is hard for me to make an assessment. As a taxpayer, concerned about public service, I see you diminishing public service in one area—and I am not referring to any particular area but I could—and improving it in others. This is the very point I am getting at. You may be going to a great expense with the taxpayers money, because passenger service is losing money, and because experimentation with expensive equipment on a short-term basis, may not pan out. It is hard for me to judge whether or not you are being wise, because without knowing an approximate rental figure it might be cheaper to buy. It might be cheaper to use buses, as Breau suggests, for New Brunswick.

Mr. MacMillan: Well, the basis of our judgment, of course, is that it must be economical or else we would not do it. That was the basis of this deal, and it will be the basis of any other deal, if it does...

Mr. Horner: About eight or nine years ago, Mr. MacMillan, the CNR lost around \$11 million in freight and passenger service in the United States. That figure could vary a little but I think it is fairly accurate. What amount of money are you still losing on your passenger service in the United States?

Mr. Vaughan: I do not know offhand, Mr. Horner. You are referring to the Grand Trunk Railway operation. I think the situation occurred in 1960 or 1961. We filed a statement in response to a request from the Committee—I think you were a member of the Committee...

Mr. Horner: Yes, I think I was.

Mr. Vaughan: And in that statement, it dealt with the over-all financial situation of the Grand Trunk Railway.

Mr. Horner: Oh yes

Mr. Vaughan: And we did show—as you remember and I think your recollection is fairly accurate—the over-all accounting purposes in the United States. This was the deficit figure. In that statement, which is in these records that are printed, we did, as well, refer to the fact that the Grand Trunk had a certain feeder value to the Canadian National system—if you remember that part of it...

[Interpretation]

d'avoir un équipement plus complet pour les trains actuels. Nous pourrions les acheter ou les louer, quelle que soit la solution la plus avantageuse.

M. Horner: Si je n'ai pas le chiffre de location, il m'est très difficile de me faire une idée précise. Contribuable, intéressé au fonctionnement des services publics, je constate que vous diminuez les services dans un domaine je ne parle pas d'un domaine précis—pour en améliorer d'autres. Voilà où je veux en venir. Peut-être allez-vous encourir beaucoup de dépenses avec l'argent des contribuables, car le service voyageurs est actuellement en déficit. Les expériences, réalisés avec un matériel très coûteux, peuvent se révéler tout à fait inadéquates à brève échéance. Il m'est très difficile de juger sans savoir approximativement quel est le chiffre de location. Ce serait peut-être moins coûteux d'acheter les trains, ou d'organiser un service d'autobus, pour le Nouveau-Brunswick, comme le disait M. Breau.

M. MacMillan: Nous tenons évidemment à ce que l'entreprise soit économique, autrement nous ne l'aurions pas envisagée. C'était là la condition fondamentale, etc...

M. Horner: Il y a 8 ou 9 ans, le CN a perdu 11 millions de dollars pour le service voyageurs et le service marchandises aux États-Unis. Le chiffre n'est peut-être pas tout à fait exact, mais il est quand même approximatif. Quelle somme perdez-vous encore pour le service voyageur aux États-Unis?

M. Vaughan: Je ne sais pas. Vous faites allusion à l'exploitation du Grand Trunk. Mais, en 1960 ou en 1961, nous avons effectivement déposé un état financier en réponse à une demande formulée par le Comité. Je crois que vous étiez membre du Comité à ce moment-là.

M. Horner: Oui.

M. Vaughan: Et dans cet état, nous discutons de la situation financière générale du Grand Trunk.

M. Horner: Oui.

M. Vaughan: Nous avons fait état—comme vous vous en souvenez certainement—de la situation financière de cette entreprise aux États-Unis. Il y avait un déficit. Mais dans cet état, des finances qui se trouvent quelque part dans nos dossiers, nous avons aussi mentionné le fait que le Grand Trunk avait tout de même une certaine valeur de liaison pour le réseau du CN. Vous vous en souvenez, n'est-ce pas?

[Texte]

Mr. Horner: Yes.

Mr. Vaughan: Therefore, in looking at the over-all situation, it was felt that there was a contribution to the Canadian National, as a system in operating that line...

• 1140

Mr. Horner: Oh, yes, I do not deny any of that...

Mr. Vaughan: And at that time, I do not have any recollection whether or not the statement broke it down into freight and passengers, as two separate elements. No, it did not.

Mr. Horner: Well, I did not say that there was.

Mr. Vaughan: No.

Mr. Horner: Could you give the Committee some idea as to how much money your passenger service in the United States is...

Mr. Vaughan: Well, near the end of the other day, I think that Mr. McGrath asked this question. We took that in a list with some other questions which we said that we would have a look at to see what information we could provide. If you could leave it with us, we could look at his question as well as yours. Right at the moment, I do not seem to have any figures available.

Mr. Horner: Discussing passenger service further then, it has been my experience—through the conditions in which I find myself living in at many times—that through hard winters I have seen people put their cars on the railway tracks. I would never have done it myself.

Mr. MacMillan: On the crossings?

Mr. Horner: No, right on the tracks, because the roads were blocked up, and they had to go somewhere. They had to go to a hospital, or a hockey game, or some other important outing.

Mr. MacMillan: Skidoos were also parked on the tracks, in the winter.

Mr. Horner: The CNR has cars, which your superintendents use, and which are equipped to go either by, road or rail. Was there any thought given to the bus system in Newfoundland—which may run into, I am told, pretty severe winter conditions—to equipping them or to equip a lighter bus in a similar fashion?

Mr. MacMillan: In Newfoundland, I doubt it. This has also always intrigued me. We

[Interprétation]

M. Horner: Oui.

M. Vaughan: En examinant le tableau d'ensemble, nous avons pensé que le Grand Trunk pouvait être profitable au réseau du National-Canadien.

M. Horner: Absolument, je ne le nie pas...

M. Vaughan: Je ne me souviens pas si ce tableau donnait la répartition entre le service voyageur et le service marchandises. Je ne le crois pas.

M. Horner: Je n'avais pas dit qu'on l'avait fait.

M. Vaughan: Non.

M. Horner: Pourriez-vous nous donner une idée de la somme consacrée au service voyageur aux États-Unis?

M. Vaughan: Je crois que M. McGrath nous a posé cette question l'autre jour. Nous en avons pris note, comme des autres questions, pour voir quel genre de renseignements nous pourrions vous donner. Nous pourrions examiner les questions que vous posez maintenant. Je ne dispose d'aucun chiffre à l'heure actuelle.

M. Horner: Toujours à propos du service voyageurs, à plusieurs reprises et au gros de l'hiver, moi-même j'ai vu des gens mettre leur automobile sur la voie ferrée, je ne l'aurais jamais fait moi-même.

M. MacMillan: A des passages à niveau?

M. Horner: Non, sur la voie ferrée, parce que les routes étaient bloquées et qu'il fallait absolument qu'ils se rendent quelque part, à l'hôpital ou une partie de hockey ou une autre sortie du genre.

M. MacMillan: Des moto-types étaient aussi stationnées sur la voie ferrée en hiver.

M. Horner: Le CN a aussi des draisines à l'usage des contremaîtres, qui sont adoptés à la route ou au rail.

Est-ce qu'on a songé au système d'autobus de Terre-Neuve qui pourrait, d'après ce qu'on me dit, affronter des hivers très rigoureux, à les équiper en conséquence, ainsi qu'un autobus plus léger?

M. MacMillan: A Terre-Neuve, j'en doute. Cela m'a toujours intrigué. Nous en

[Text]

have experimented with them. We have bought units of equipment which have rubber tires, and also flange wheels which can be raised and lowered hydraulically.

An Hon. Member: Hydraulically, yes.

Mr. MacMillan: We have had little buses and little trucks, which we put into service. The problem has been that they just did not work out. Furthermore, once they get on the railway, they must be operated pursuant to the operating rules of the railway. We also get into crewing problems. We must enforce them to observe the operating rules, and that inhibits the movement. The movement is not as expeditious, as it would be on the highway.

Mr. Horner: When you said "crewing problems", were you suggesting a union regulation as to the number of crews on a bus?

Mr. MacMillan: Yes, yes.

Mr. Horner: As soon as you put it on the rail, you must have a crew of three men rather than one.

Mr. MacMillan: We must have a crew which is contemplated and determined by the agreements with the organizations concerned.

Mr. Skoberg: On a question of privilege, Mr. Chairman, I believe that Mr. MacMillan should make it quite clear that this would not necessarily mean that you must have a full crew, such as you do on a passenger train.

Mr. MacMillan: No, we would not have to have five men.

Mr. Skoberg: The people on the buses must know the uniform code of operating rules, which they naturally do not know.

Mr. MacMillan: Yes, but it would have to be pursuant to an agreement with the normal operating trades. I am leaving it in that general way.

Mr. Skoberg: I think you left the impression possibly in Mr. Horner's mind...

Mr. MacMillan: No, no, I did not mean you would have to have five men.

Mr. Horner: I have a suspicious mind. I will give Mr. Skoberg the benefit of that doubt. Was there any suggestion, or any experiments made with the operation of budd cars in the place of buses in Newfoundland?

Mr. MacMillan: We have a number of budd cars on the system; I am sure that you know

[Interpretation]

avons fait des expériences. Nous avons acheté du matériel avec des pneus de caoutchouc, oui, mais aussi les roues à bourrelet, adaptables hydrauliquement.

Une voix: De façon hydraulique.

M. MacMillan: Nous avons mis en service de petits autobus et des petits camions. La seule difficulté, c'est que cela n'a pas du tout marché. De plus, une fois qu'on les met sur le rail il faut qu'on les exploite conformément avec les règles d'exploitation des chemins de fer. Nous avons aussi eu des problèmes de personnel. Il faut les obliger à observer les règles d'exploitation, ce qui ralentit le mouvement, à comparer à ce qu'il serait sur la grande route.

M. Horner: Quand vous avez dit des problèmes de personnel, parliez-vous des règlements du syndicat sur le nombre d'employés par autobus?

M. MacMillan: Oui.

M. Horner: Dès que vous les mettez sur le rail, il faut une équipe de trois hommes et non un seul.

M. MacMillan: Il nous faut une équipe qui est déterminée par convention collective avec les organismes en cause.

M. Skoberg: Une question de privilège. Je crois que monsieur MacMillan devrait peut-être préciser que ce ne voudrait pas dire nécessairement qu'il faudrait une équipe complète, comme sur un train de voyageurs.

M. MacMillan: Non, il ne faudrait pas avoir cinq hommes.

M. Skoberg: Les employés des autobus doivent connaître le code des règles d'exploitation, ce qu'ils savent naturellement.

M. MacMillan: Oui, mais cela devrait se faire en vertu d'une convention collective avec les services normaux d'exploitation. Je n'en parle que d'une manière générale.

M. Skoberg: Vous avez peut-être laissé à M. Horner l'impression...

M. MacMillan: Non. Je n'ai pas voulu dire qu'il faudrait cinq hommes.

M. Horner: Je ne suis pas méfiant. Je lui donne le bénéfice du doute. Est-ce qu'on a fait des essais ou des expériences sur l'exploitation des autorails au lieu des autobus à Terre-Neuve?

M. MacMillan: Nous avons plusieurs autorails dans le réseau, vous le savez sûrement,

[Texte]

that. The budd car is a standard gauge unit of equipment. I do not think that there are any in Newfoundland at all.

Mr. Horner: But there was no thought

• 1145

given to putting a narrow gauge running gear under the budd car?

Mr. MacMillan: I would think this was considered, yes.

Mr. Horner: Or a rail line, or whatever the proper terminology is.

Mr. MacMillan: But, it was not done.

Mr. Horner: It was not done?

Mr. MacMillan: No.

Mr. Horner: I remember going into the accounting system of your predecessor quite well. He suggested that now that diesel engines are being bought, you are in a sense having an accelerated depreciation system, because it appeared to be more astute form of bookkeeping. This is the simplest way, perhaps, that I can describe it. How long is the life expectancy of your busses, now that you have entered into the bus system? I am speaking of the busses in the province of Newfoundland.

Mr. MacMillan: Do you know what the depreciation rate is?

Mr. W. C. Bowra (System Vice-President, Canadian National Railways): No, I do not know offhand. We could get that though. We can find out.

Mr. Horner: I am surprised you do not know...

Mr. Bowra: We do not know it offhand.

Mr. MacMillan: I would take a flyer that 10 years is approximately the life of a highway bus.

Mr. Horner: I tell you, Mr. MacMillan, that your predecessor would not be that generous with his bookkeeping. I think that he would estimate it at probably five. That is probably a little more accurate as to how long they will last.

Mr. Vaughan: There are two answers given. One is the life of the bus, and the other is the depreciation of life—the accounting life.

[Interprétation]

c'est une voiture à écartement normal. Je ne crois pas qu'il y en ait à Terre-Neuve.

M. Horner: On n'a pas songé à installer un

dispositif de traction à voies étroites sur l'autorail?

M. MacMillan: Je dirais qu'on y a songé, oui.

M. Horner: Ou le nom que vous voudrez.

M. MacMillan: Mais on ne l'a pas fait.

M. Horner: On ne l'a pas fait?

M. MacMillan: Non.

M. Horner: Je me souviens très bien d'avoir examiné la comptabilité de votre prédécesseur qui m'avait dit que maintenant que les locomotives Diesel sont achetées vous avez dans un certain sens un système d'amortissement accéléré, car cela semblait être plus équitable du point de vue de la comptabilité. C'est peut-être la façon la plus simple de la décrire. Quelle est la durée anticipée de vos autobus, maintenant que vous avez intégré le système d'autobus. Je parle des autobus de la province de Terre-Neuve?

M. MacMillan: Connaissez-vous le taux d'amortissement?

M. W. C. Bowra (vice-président au réseau, CN): Je ne puis vous donner au pied levé mais je pourrais l'obtenir, c'est possible.

M. Horner: Je suis surpris que vous ne sachiez pas...

M. Bowra: Nous ne l'avons pas sous la main.

M. MacMillan: Je serais porté à dire que dix ans est environ la durée d'un autobus de longue distance. C'est probablement un peu plus exact sur ce sujet.

M. Horner: Monsieur MacMillan je vous dirais que votre prédécesseur ne serait pas aussi généreux dans sa comptabilité, il dirait peut-être cinq car c'est peut-être un peu plus juste quant à leur durée.

M. Vaughan: Il y a eu deux réponses, l'une, la durée de l'autobus et l'autre, l'amortissement, la vie comptable.

[Text]

Mr. Horner: Yes, that is right. I am speaking of the accounting life. I understood that Mr. MacMillan answered it as 10 years in the accounting life.

Mr. MacMillan: What I said was that I would take a flyer that 10 years was about the life of a bus. I was thinking in terms of the physical life.

Mr. Horner: I was asking you the accounting life.

Mr. Bowra: I think that in the buses, as in the diesels, we would want to take into account not only the actual life span that you might achieve out of it, but also the obsolescence factor.

Mr. Horner: Yes, in fact, this is the whole exercise in reaching an elimination of deficits. You might carry the actual operation of paying the expenses of carrying John Doe from Corner Brook to St. John's. It might be cheaper on the bus, but in your bookkeeping—taking into consideration the depreciation and the life expectancy of the bus—it might show the direct opposite. I rode on the Bullet—it was an enjoyable ride—and I was impressed with the condition of the cars. I knew very well that they were at least 30, if not 40 years old. Your write-off with regard to depreciation, and obsolescence is practically nil. However, on buses you might run into a pretty high bookkeeping figure.

Mr. Corner: I would like to point out though, Mr. Horner, that any depreciation rate which we use must be approved by the Canadian Transport Commission.

Mr. Horner: That does not bother me at all. That, in fact, may well be so. The point which I am trying to make is, was this taken into consideration in trying to reach your object of removing the deficit in passenger-travel?

Mr. Bowra: In the analysis it would be. I think that when you are referring to rail-passenger equipment,—while it is quite true that you can continue it in the service, 30, 40 or 50 years—you must take into account that there is an extremely high maintenance charge that goes along with that for example, the re-shocking of these cars...

Mr. Horner: No, you could not convince me that there was an extremely high maintenance on those cars. They look just about the way they did 40 years ago on the prairies.

[Interpretation]

M. Horner: Oui, c'est vrai. Je parle de la vie comptable. J'ai compris que monsieur MacMillan avait répondu dix ans.

M. MacMillan: Ce que j'ai dit, c'est que je serais porté à dire que dix ans serait la durée d'un autobus, et j'en parlais en tant que tel.

M. Horner: Je demandais la vie comptable.

M. Bowra: Je crois que dans les autobus comme les diesels nous voudrions tenir compte non seulement de la durée même de l'autobus mais de sa désuétude.

M. Horner: Oui il faut tenir compte de tout cela pour éliminer les déficits n'est-ce pas?

Vous devriez payer les dépenses du transport de John Doe de Corner Brook à St Jean. Cela coûterait peut-être moins cher par autobus, mais dans votre comptabilité, compte tenu de l'amortissement et de la durée anticipée de l'autobus, vous pourriez peut-être montrer le contraire. J'ai voyagé à bord du Bullet, un voyage très agréable d'ailleurs, mais j'ai été impressionné par l'état des wagons, je savais fort bien qu'elles dataient d'au moins trente sinon quarante ans. La réserve que vous avez au sujet de l'amortissement et de la désuétude était presque nulle alors que vous deviez probablement avoir un chiffre assez élevé dans la comptabilité pour les autobus.

M. Corner: J'aimerais dire monsieur Horner que tout taux d'amortissement que nous employons doit être approuvé par la Commission canadienne des transports.

M. Horner: Cela m'importe peu, c'est peut-être vrai. J'essaie de savoir, si l'on en a tenu compte pour essayer d'éliminer le déficit du service-voyageur.

M. Bowra: Dans l'analyse, on l'aurait fait. Quand vous parlez du matériel pour service-voyageur alors qu'il est vrai que vous pouvez continuer trente, quarante ou cinquante années, vous devez tenir compte du fait que les frais d'entretien sont très élevés, comme remettre des amortisseurs...

M. Horner: Vous ne pourrez pas me convaincre qu'il y a eu des frais d'entretien très élevés pour ces voitures. Elles ont l'air de ce qu'elles étaient il y a quarante ans dans les Prairies.

[Texte]

Mr. Bowra: From an appearance point of view—

Mr. Horner: The rolling gear on them might depreciate, but it is a pretty durable system.

Mr. Bowra: I am not thinking about the depreciation, but rather about straight maintenance on passenger equipment.

Mr. Horner: There were not many plush comforts that would deteriorate very fast in those cars. But anyway—

The Chairman: Mr. Horner, could I put you on the second list. You have already gone quite some time.

Mr. Horner: I wonder if I could ask one more question. Perhaps, they do not have the

• 1150

answer. I see that your revenue from passenger travel is down from \$13 million to \$11 million; more than likely it is due to Expo. Could Mr. MacMillan or Mr. Vaughan give the Committee some idea how much money you lost or are losing on passenger travel, and in what parts of Canada do you figure the biggest losses are occurring? If you do not have the answer, perhaps this afternoon you could come back it with.

Mr. MacMillan: I am just trying to find the figures to which you referred.

Mr. Horner: I think it was on page 37 of the 1968 Annual Report.

The Chairman: Would you prefer to answer back this afternoon, Mr. MacMillan?

Mr. Horner: Page 37, Passenger services—wait a minute, I was reading Mail. No, it is \$83 million to \$70 million. Thank you for correcting me. It is down \$13 million.

Mr. MacMillan: That was the reduction in gross revenue.

Mr. Horner: Yes, gross revenue figures are what I am talking about. I am sorry, I had the wrong column.

Mr. MacMillan: Yes.

Mr. Rock: Mr. Chairman, it is difficult to ask questions after Mark Antony or Brutus and his—. Take whichever name you wish. Mr. Chairman, I would like to ask Mr. MacMillan this question. Prior to putting the turbo train into service, I understand that

[Interprétation]

M. Bowra: Du point de vue de l'apparence...

M. Horner: En fait, le matériel de traction a peut-être été amorti mais c'est assez durable.

M. Bowra: Je ne parlais pas de l'amortissement mais plutôt des frais d'entretien pour le service-voyageur.

M. Horner: Le luxe de ces voitures ne pourrait pas se détériorer aussi rapidement.

Le président: Puis-je vous inscrire au deuxième tour? Vous posez des questions pendant déjà longtemps.

M. Horner: Pourrais-je poser une autre question? Ils n'ont peut-être pas la réponse.

Je vois que les revenus que vous tirez du service-voyageur sont tombés de 13 à 11 millions de dollars et sans aucun doute à cause de l'Expo. Monsieur MacMillan ou Vaughan, est-ce que vous pourriez donner au comité une idée de la somme que vous avez perdue ou que vous perdez avec le service-voyageur, et dans quelle région du Canada, estimez-vous connaître la plus grande perte? Si vous n'avez pas la réponse, vous pourriez peut-être revenir cet après-midi.

M. MacMillan: J'essaie tout simplement de trouver les chiffres dont vous avez parlé.

M. Horner: Je crois qu'il s'agit de la page 37 du rapport annuel de 1968.

Le président: Préférez-vous nous donner la réponse cet après-midi, monsieur MacMillan?

M. Horner: A la page 37, services-voyageur, un instant je lisais la rubrique du courrier, de 83 à 70 millions de dollars. Merci de m'avoir corrigé à ce sujet. Il y a une réduction de 13 millions de dollars.

M. MacMillan: Il s'agit de la réduction du revenu brut.

M. Horner: Oui, Je parlais des chiffres du revenu brut. Je m'excuse, j'ai lu la mauvaise colonne.

M. MacMillan: Oui.

M. Rock: Monsieur le président, il est très difficile de poser des questions après que Marc Antoine ou Brutus aient leur... Choisissez le nom que vous voudrez. J'aimerais poser cette question à monsieur MacMillan. Avant d'inaugurer le service du turbo train, si j'ai

[Text]

some of the electrical equipment had to be changed.

Mr. MacMillan: I am sorry, I did not hear the first part of your question, Mr. Rock.

Mr. Rock: This is with reference to the turbo train. There was a question asked about the trackage and roadbed which you did not have to alter—prior to the installment of the turbo train. Did you have to change the signals for the crossings—because of the speed of the train?

Mr. MacMillan: Oh, I understand what you mean. The situation was that the trackage between Montreal and Toronto moves a very great volume of business. We used automatic block-system signals, which were the most efficient kind of signals that were available, prior to the introduction of centralized traffic control. We inaugurated a program, a year or two before the turbo was introduced, which converted the entire signal plan between Montreal and Toronto to centralized traffic control.

We have gone on with this, piece by piece, through each of the years since we began it. I think that the program will be completed either this year, or next year. The track from Montreal through Toronto will all be of this new, better type of signalling. It was not directly related to the turbo, but to increase the plant capacity.

Mr. Rock: I understand. Suppose that you want the turbo—once it goes back in service in the fall—to travel at a higher speed. They can be geared up to, I think, 170 miles per hour. If you want to put them in service at a higher speed than that which you started off with, would you have to change the electrical signals for the crossings? Would you have to make the distance different?

Mr. MacMillan: Yes, we would, but that is not in contemplation.

Mr. Rock: I beg your pardon?

Mr. MacMillan: That is not in contemplation.

Mr. Rock: I see.

Mr. MacMillan: What we would have to do then, is to move the pick-up of the train, which activates the crossing protection, farther from the crossing.

Mr. Rock: Yes, this is what I am getting at. If, you put this service at a higher speed, and yet your freight system is at a lower speed, you would then have the gates or the signals go down at many crossings, at speed which is earlier, for freights than normal. This

[Interpretation]

bien compris, vous avez dû changer le matériel électrique.

M. MacMillan: Je m'excuse, mais je n'ai pas saisi la première partie de votre question.

M. Rock: Il s'agit du turbo train. On avait posé une question au sujet du réseau et de la superstructure que vous n'avez pas dû corriger avant d'inaugurer le train. Avez-vous été dans l'obligation de changer le matériel de signalisation aux passages à niveau, en raison de la vitesse du train?

M. MacMillan: Je comprends. Voici la situation. Le réseau entre Toronto et Montréal transporte un gros volume de trafic. Nous utilisons les signaux automatiques de tronçon qui étaient les plus efficaces avant que nous inaugurons le contrôle centralisé du trafic. Un an ou deux avant l'inauguration du turbotrain, nous avons mis sur pied, un programme qui va convertir soit toute la signalisation entre Montréal et Toronto en un contrôle centralisé du trafic? Nous l'avons fait, étapes par étapes, chaque année depuis le début. Je crois que le programme sera probablement terminé cette année, ou l'an prochain. La voie de Montréal à Toronto sera équipée de cette signalisation améliorée et d'un type nouveau. Ce n'était pas directement rattaché au turbotrain mais en vue d'améliorer la capacité de la voie.

M. Rock: Je comprends. Une fois que le turbotrain sera remis en service à l'automne supposons que nous voulons qu'il atteigne une plus grande vitesse. Je crois qu'il peut aller jusqu'à 170 milles à l'heure. Si vous voulez qu'il ait une vitesse plus grande qu'auparavant devriez-vous changer les signaux électriques aux passages à niveau. Est-ce que la distance devrait être différente?

M. MacMillan: Oui, mais on n'y songe pas.

M. Rock: Pardon.

M. MacMillan: On n'y songe pas.

M. Rock: Je vois.

M. MacMillan: Il faudrait éloigner le dispositif de signalisation du passage à niveau, afin de donner plus de protection au passage à niveau.

M. Rock: Oui, c'est justement là où je veux en venir. Si vous augmentez la vitesse et que le service de transport des marchandises a une vitesse inférieure, les barrières ou les signaux fonctionneraient à plusieurs passages à niveau plus tôt pour les trains-marchandises

[Texte]

means that the people would have a longer wait for a freight, but the same length of time for the turbo. Is there not any sort of mechanical devices or, electronic censors, or other types of devices that could be placed strictly on the train itself, which would activate the signal? Could an additional device of some kind be placed on the turbo train?

• 1155

Mr. MacMillan: This opportunity is available with centralized traffic control. The system is actually in service.

Mr. Rock: I see.

Mr. MacMillan: We have crossings which must accommodate both high and slow speed trains. I cannot tell you how this is done technically but the approach of the high-speed train is timed over a predetermined distance, and if it traverses that distance within the prescribed period, it will then activate the signal. If a slow train approaches the first point of activation, it will not reach the second point within the prescribed period of time. Then, by definition, it is moving at a slower speed, and it moves in closer to the crossing where it hits the absolute, which will operate the protective device. This is available and we do use it.

Mr. Rock: Oh, that is very good.

Mr. MacMillan: This is not very old. It has been available to us I would say, only in the last four or five years, or maybe a little longer.

Mr. Rock: I see.

Mr. Bowra: I think we should say that, if you were talking in terms of going up to a speed of 170 miles and hour, then we would require something different from what we now have. If we were only dealing with turbotrains we could install something peculiar to the turbotrain, because there are only five of them. The problem would be that if we had a whole fleet of them, you would have to have something peculiar to it that is different from the rest of the equipment. As long as there are a limited number of trains, it is possible to instal a special arrangement that would only be actuated by a turbotrain.

Mr. Rock: That is very good. This question is in reference to the passenger service in Newfoundland. This is another "supposing" question. Suppose you did not go into the bus service presently, and you continue the train

[Interprétation]

qu'à l'habitude. Par conséquent, les gens devraient attendre plus longtemps pour le train-marchandises, mais la même période de temps pour le turbotrain. N'y a-t-il pas d'appareils mécaniques, des censeurs électroniques ou d'autres genres de dispositifs qui pourraient être placés sur le train lui-même, pour faire fonctionner le signal? Ne pourrait-on pas ajouter un appareil supplémentaire sur le turbotrain?

M. MacMillan: Cela est possible avec une commande centralisée du trafic. Le réseau est déjà en service.

M. Rock: Je vois.

M. MacMillan: Les passages à niveau doivent servir aux trains rapides et aux trains moins rapides. Je ne puis vous dire exactement comment on le fait sur le plan technique, mais on calcule l'approche d'un train plus rapide sur une distance fixée à l'avance. S'il traverse la distance dans la période de temps prévue, le signal commencera à fonctionner. Si un train moins rapide s'approche du premier point de déclenchement, il n'atteindra pas le deuxième point dans la période de temps déterminée. Par définition, il circule à une vitesse réduite et il s'approche du passage à niveau où il active le dernier signal, le dernier mécanisme qui déclenche l'appareil protecteur. Nous l'utilisons déjà.

M. Rock: C'est très bon.

M. MacMillan: Ce n'est pas très vieux. Nous l'avons seulement depuis 4 ou 5 ans, je dirais, ou peut-être un peu plus longtemps.

M. Rock: Je vois.

M. Bowra: Je crois qu'il faudrait préciser que si vous parlez d'aller jusqu'à 170 milles à l'heure, il faudrait autre chose que ce que nous avons à l'heure actuelle. S'il ne s'agit que des turbotrains, nous pourrions peut-être installer quelque chose de particulier pour le turbotrain parce qu'il n'y en a que 5. Mais si nous avions une flotte, il faudrait y avoir quelque chose de différent du reste du matériel. Du moment que le nombre en est limité il est possible d'installer un dispositif spécial qui serait commandé par un turbotrain seulement.

M. Rock: Très bien. Cette question a trait au service-voyageur à Terre-Neuve. C'est encore une question hypothétique. Supposons que vous n'ayez pas inauguré le service d'autobus à l'heure actuelle et que vous continuiez

[Text]

service—the passenger service by rail—and suppose that another company, goes into the bus service, would your passenger train service suffer, and would you then have to apply for discontinuance, if you lost most of the passengers to the bus service?

Mr. MacMillan: That is a very hypothetical question, Mr. Rock. It is very difficult to answer hypothetical questions, without making certain assumptions. It would create a very difficult situation in itself. I imagine that if there had been anyone who was eager to enter the bus business, and if they had done so, the results would have been quite similar to what we have experienced in that it would prove popular with the people who are travelling.

Mr. Rock: Mr. Chairman, it is 12 o'clock.

The Chairman: Will you have other questions for this afternoon. Mr. Rock?

Mr. Rock: I do not think so.

The Chairman: Mr. Skoberg will start off the questioning this afternoon. He is first on the list.

We are adjourned until 3.30 this afternoon.

AFTERNOON SITTING

• 1542

The Chairman: Gentlemen, I call the meeting to order. Mr. Rock.

Mr. Rock: I would like to know what your future plans are with respect to the commuter service vis-à-vis the airport facility which will be built north of Montreal? I believe that line also continues through there, although the commuter service does not go that far.

Mr. MacMillan: The commuter service goes as far as Deux Montagnes, and beyond that and north of that our line does extend and forks immediately below the area which I understand is involved in the Ste. Scholastique site. One branch goes off to the north-east towards St. Jérôme and the other one swings off to the north-west terminating on the east side of the Ottawa right about Hawkesbury. Both of these lines do, in fact, bisect the area that I have seen on the maps, and we have had our lines projected on to see where we came. Canadian Pacific has a line that runs through this same global area, so there are at the moment three opportunities for rail service from the area.

[Interpretation]

le service-voyageur par train, et qu'une autre compagnie assure le service d'autobus. Est-ce que votre service-voyageur en souffrirait? Demanderiez-vous d'interrompre le service, si la plus grande partie de votre clientèle empruntait l'autobus.

M. MacMillan: C'est une question très hypothétique. Il est très difficile de répondre à ce genre de question sans faire certaines hypothèses, ce qui créerait une situation très difficile en elle-même. J'imagine que s'il y avait eu quelqu'un qui a hâte d'inaugurer un service d'autobus et qui l'avait fait, l'expérience aurait été semblable à la nôtre. Le service d'autobus se révélerait très populaire chez les voyageurs.

M. Rock: Il est midi.

Le président: Est-ce que vous aurez d'autres questions à poser cet après-midi?

M. Rock: Je ne le crois pas.

Le président: Nous commencerons par monsieur Skoberg cet après-midi. Il est en tête de la liste.

La séance est levée jusqu'à 3 h 30 cet après-midi.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

Le président: Messieurs, à l'ordre s'il vous plaît. Monsieur Rock?

M. Rock: Je voudrais connaître vos projets d'avenir concernant le service ferroviaire de banlieue par rapport aux aménagements de l'aéroport qui sera construit au nord de Montréal. Cette ligne va vers le nord quoique le service de «banlieusard» ne se rend pas jusque là.

M. MacMillan: Ce service se rend jusqu'à Deux-Montagnes, et notre ligne se poursuit au-delà, vers le nord et bifurque immédiatement au sud de la région qui, si je comprends bien, est comprise dans le secteur de Saint-Scholastique. Une ligne part au nord-est, vers St-Jérôme et l'autre vire vers le nord-ouest, prenant fin du côté est de l'Outaouais tout près de Hawkesbury. Ces deux lignes se trouvent à diviser cette région que j'ai vue sur la carte, et nous avons prolongé nos lignes pour voir où nous en sommes, le Pacifique canadien possède une ligne qui traverse cette même région, par conséquent il y a en ce moment trois possibilités qui s'offrent pour le service ferroviaire dans la région.

[Texte]

We do not have any information at the moment about where the passenger terminal is likely to be. If we do then I have no knowledge of it. However, looking again at the plan I would think that some of these rail lines are going to have to be swung over a bit to accommodate the field. However, both railways for that matter, as I say, are right there in the immediate vicinity. We would have an opportunity to come off either of our branches, whichever is the more appropriate, and then down through on to the commuter service which we now have. We are looking at it from a physical point of view against the future potential, and as soon as it is crystallized then we will have something to say about it.

Mr. Rock: My concern right now, Mr. MacMillan, is the fact that a lot of the employees who are now employed by the Department of Transport and the various airline companies live in the west island area. Your commuter service just touches the fringe of the west island and then off it goes north, while the west island is mostly serviced by the CPR which does not go up north. I am talking now of commuter service not passenger.

Mr. MacMillan: That is correct.

Mr. Rock: I would like to know whether or not your officials would be looking into the possibility of extending your commuter service with some branch line into the western part of the island of Montreal to facilitate the travel of employees who will possibly be transferred to the new airport. They are not

• 1545

going to have all new employees at the new airport. They will be transferring quite a few experienced men, and my concern is if they do not have the facilities they may have to uproot and move. I think this will not be necessary if they have the proper communication service, such as the commuter service which you provide in that area. I know your commuter service is filled to capacity at present on that line and you only have one single line; you do not have two tracks back and forth.

Mr. MacMillan: At the tail end, we do not, but the initial segment of it is. I think the answer to your question may well lie in the fact that there inevitably will be a flow of traffic between Dorval and the new field, and I am sure you have seen in the press the suggestions that there is likely to be a new highway built which would connect the two. I

[Interprétation]

Nous ne savons pas, pour le moment, où sera l'emplacement du terminus des voyageurs. Si nous avons un emplacement déterminé, je l'ignore. Cependant, en examinant les plans je pense que certaines de ces lignes devront être déplacées quelque peu pour accommoder le terrain d'aviation. En tous cas, comme je l'ai dit, les deux compagnies de chemins de fer s'y trouvent déjà. Nous aurons l'occasion de quitter le secteur avec l'une ou l'autre des compagnies, celle qui convient le mieux, jusqu'au service de banlieusard que nous avons en ce moment. Nous considérons cette question, du point de vue matériel, comparativement aux possibilités à venir, et dès que cela se matérialisera, nous vous en tiendrons au courant.

M. Rock: Ma préoccupation maintenant, M. MacMillan, c'est le fait que bon nombre d'employés du ministère des Transports et des différentes compagnies aériennes habitent l'ouest de l'île de Montréal. Votre service de banlieue ne va que jusqu'à la périphérie de cette partie ouest et va ensuite vers le nord, alors que l'ouest de l'île, est desservie en grande partie par le Pacifique canadien qui lui ne va pas vers le Nord. Je parle maintenant du service de banlieue.

M. MacMillan: C'est exact.

M. Rock: Je voudrais donc savoir si vos fonctionnaires étudieront la possibilité de prolonger votre service de banlieusard avec une ligne d'embranchement vers la partie ouest de l'île de Montréal afin de faciliter le déplacement des employés qui seront éventuellement transférés au nouvel aéroport. Ce ne sera pas

seulement des nouveaux employés à cet aéroport. On transférera aussi un bon nombre de personnes expérimentées, et ce qui me préoccupe, c'est que s'ils n'ont pas ces services, un bon nombre d'entre eux devront déménager. Je crois que tout cela ne sera pas nécessaire, s'ils ont un service de transport convenable, comme le «banlieusard» qui dessert la région. Je sais que ce service est utilisé à pleine capacité sur cette ligne, et vous n'avez qu'une seule ligne; vous n'avez pas deux voies, une pour l'aller et une autre pour le retour.

M. MacMillan: Oui. Non pas à la fin, non, mais le premier secteur est jumelé. Je pense que la réponse à votre question peut très bien venir du fait qu'il y aura un flot de trafic entre ces deux terrains d'aviation, soit Dorval et le nouvel aéroport. Je suis sûr que vous avez vu dans les journaux, cette suggestion voulant qu'il y aurait probablement une nou-

[Text]

would think in the fullness of time it is likely there will be some kind of mass ground transport connection between the two fields themselves. If that were to come to pass, of course, the employees who are now residing on the west island would use that method of getting to the new field.

Mr. Rock: Do you feel that there would be any use of a commuter service as an alternative?

Mr. MacMillan: This will be directly between the two fields. It will be much more acceptable to people than it would be to go over to our tunnel service, either by rail or by highway, and then north. I would think it would be only half the distance in the first place.

Mr. Rock: You do have spur lines jutting out from there into the west island area. I thought possibly your officials would be studying this and finding out from the Department of Transport how many employees will be transferred in order to get some sort of a projection in that direction and to find out whether or not it is feasible to extend your lines closer to and possibly even join with the CN commuter service and the CP to make a complete service around the west island. You might go there possibly with CP and CN.

Mr. MacMillan: I do not think there is any doubt that this will be looked into and investigated, but at the moment it is too early for us to do that because we do not know exactly where we are going to go, or where the terminal is. You may remember that this area, I think, is 50 square miles. It is a very substantial track, and it is because of this that I explained to you we do have two rail lines crossing it now and the CPR has another. However, where the convenient point will be is something beyond our immediate knowledge, and we will not know until the plans crystalize somewhat more.

Mr. Rock: So you are actually watching this.

Mr. MacMillan: Yes, indeed.

Mr. Rock: Very good.

Mr. Howe: Mr. Chairman, I would like to commend the CNR in the efforts they are making to upgrade their passenger service. I was rather interested in a little item in this paper, and I hope this is the policy they continue, and that is to eliminate rail pas-

[Interpretation]

velle route qui sera aménagée pour relier les deux. Je pense qu'avec le temps il y aura sans doute des transports routiers en masse. Et si cela se matérialisait, les employés qui se trouvent dans le secteur ouest de l'île utiliseront ce moyen pour se rendre au nouveau terrain d'aviation.

Mr. Rock: Croyez-vous qu'il serait utile de disposer d'un service de banlieue comme alternative?

M. MacMillan: Ce sera directement entre les deux aéroports. Ce sera beaucoup plus acceptable pour les gens que si l'on devait reprendre le service par le tunnel, soit par le rail ou par la route et ensuite vers le nord. Ça ne ferait que la moitié de la distance, en tout cas.

M. Rock: Vous savez que vous avez des lignes d'embranchements qui vont vers la région ouest de l'île à partir de là. J'ai pensé probablement que vos hauts fonctionnaires étudieraient cette question et essaieraient de voir auprès du ministère des Transports combien d'employés, seront transférés afin de savoir s'il ne serait pas possible de prolonger cette ligne, pour la rapprocher et peut-être même la joindre au service de banlieue et au Pacifique canadien et organiser un circuit complet du côté ouest avec la collaboration du CN et du CP.

M. MacMillan: Je suis sûr que la question sera étudiée et qu'on fera enquête, mais en ce moment il est trop tôt pour ce faire. Nous ne savons pas au juste où nous irons et où l'aérogare sera construite. Cette région est de 50 milles carrés. Il ne faut oublier que c'est une très importante voie et c'est pourquoi je vous ai dit que nous avons deux lignes qui y sont déjà, soit le Pacifique canadien et la nôtre. Cependant, nous ne saurons quel sera l'emplacement le plus approprié que lorsque les plans se seront cristallisés.

M. Rock: Ainsi vous surveillez bien la situation.

M. MacMillan: Oui, sûrement.

M. Rock: Très bien.

M. Howe: Monsieur le président, j'aimerais féliciter le Canadian National pour l'effort qu'il fait en vue d'améliorer leur service passager. Il y a un certain point dans ce document qui m'a plutôt intéressé, et j'espère que cette politique sera maintenue et qui est celle

[Texte]

senger deficits and not to eliminate rail passenger business.

Mr. MacMillan: That is correct.

Mr. Howe: We are very happy to see that this is the situation. In that connection, we know that surveys have been taken, and I do not know how recently the one I am speaking about was taken, but it was to the effect that only 15 per cent of the passenger service was divided between the buses, the rail, the boats, and the air, and the other 85 per cent was the family car. Is this still true?

I heard a chap speaking the other day who was an expert on urban development and planning, and he said that this 15 per cent was going to change, and he hoped to be able to change it because of the multiplicity of motor cars in the urban areas. Have you made any surveys or projections into the

• 1550

future about how fast this is going to change, or is it going to change?

Mr. MacMillan: We have done a considerable amount of work on this, Mr. Howe. As I indicated this morning, we have done market surveys between various cities. The principal targets there were Montreal and Toronto.

We did this to try to make an assessment of the market, and this did give us a very definite assessment of what the situation was. We have it on a national basis and I can have this dug out.

I think 15 per cent is reasonably accurate. We do have a feeling that in some localities more people will be riding the trains. Whether or not the percentage is going to change very much is uncertain, but as the population grows then, in absolute terms, it is going to rise. We know that there are areas in which congestion on the highways has made it more attractive to people to ride the trains. Perhaps this applies in the Montreal-Toronto area. Certainly it does in the area immediately contiguous to the City of Toronto. This we are watching very carefully.

Mr. Howe: I understand the "Go Go" trains in Toronto are the product of a joint effort between the provincial government and yourselves. My understanding was that, when this service was inaugurated, the provincial government was aware that it would run at a deficit?

[Interprétation]

d'éliminer les déficits qu'accuse le service-voyageurs plutôt que d'éliminer le service-même.

M. MacMillan: C'est juste.

M. Howe: Nous sommes très heureux que ce soit là, la situation. A cet égard nous savons qu'on a fait des relevés et je ne sais si celui dont je parle est le plus récent, mais c'est au sujet du fait que seulement 15 p. 100 du service-voyageurs était réparti entre les chemins de fer, les bateaux, les avions, et que 85 p. 100 se faisait par l'auto familiale. Cela est-il toujours juste? J'ai entendu l'autre jour un expert en la matière, dire que ce 15 p. 100 devait changer et qu'il espérait pour le changer grâce à la multiplicité des véhicules à moteur dans les régions urbaines. Avez-vous entrepris des enquêtes ou prévu quand ce changement se fera ou si jamais il se fera?

M. MacMillan: Nous avons fait beaucoup de travail de ce côté-là. M. Howe. Comme je vous l'ai indiqué ce matin, il y a eu des relevés entre les différentes villes. Les principaux objectifs étaient Montréal et Toronto.

Nous avons entrepris cette étude pour essayer d'évaluer le marché, et cela nous a donné une évaluation bien précise de ce qu'était la situation. Nous avons entrepris cette enquête sur une base nationale et je peux vous faire obtenir ces données.

Je pense que ce chiffre de 15 p. 100 est assez proche de la réalité. Nous sommes vraiment d'avis qu'il y aura davantage de personnes qui voyageront en train dans certaines localités. On ne peut savoir avec certitude si le pourcentage va beaucoup varier ou non, mais, en termes absolus, au fur et à mesure que la population augmentera, ce chiffre va augmenter. Nous savons qu'il y a des régions où la congestion sur les routes fait que les gens préfèrent voyager en train. Peut-être cela est-il vrai de la région Montréal-Toronto. C'est assurément le cas dans la région directement contigue à la ville de Toronto. Nous observons la situation de très près.

M. Howe: Je crois comprendre que les trains de banlieue de Toronto sont le fruit d'un effort conjoint entre vous-mêmes et le gouvernement provincial. Lorsque ce service a été inauguré, le gouvernement provincial savait, je crois, qu'il allait fonctionner à perte.

[Text]

Mr. MacMillan: That is right.

Mr. Howe: Is that deficit being reduced, or is it growing by virtue of the fact that there are more trains, and that more people are using them?

Mr. MacMillan: Well, the service has been in operation only for a limited period of time. Beyond the fact that the numbers of people using it are continuing to increase, I do not think that any further trend has developed. The numbers who actually did use it were substantially greater than those originally anticipated during the initial period. 1 million passengers used the "Go" service quite sometime before it was expected that they would do so. This, has been a very popular service, and while it is not operated at a break even position, presumably it makes good economic sense.

Mr. Howe: This is what I was wondering. Have the provincial governments indicated that they will be quite satisfied to pay a deficit of this kind rather than increase expenditure on roads and throughways?

Mr. MacMillan: That is precisely my understanding. As you will recall, the pressure on the highway system on the Lakeshore was very great and there were pressures to increase its capacity to build more roads and widen and improve existing ones, but since the advent of the "Go" service there has been a flow of people to the commuter trains.

Mr. Howe: I have raised this question before in this Committee. I do not know whether any additional research has been done, but there are a considerable number of branch lines and railway traffic which are used very, very little. I have often wondered about the possibility of using buses on the rail lines and clearing more traffic from our highways. The trucks which go up through western Ontario from the central distribution point in Galt might be adapted to run on the rail lines that are so little used each day.

Mr. MacMillan: This could be effected, but the results would not be nearly so successful as one is inclined to think they might be. This is really what Mr. Horner and I were talking about this morning. The proposition is very attractive, but there are practical problems which do arise. In the first place, we would have to operate these trucks as trains, and this is where we would run into difficulties. The more units of movement we had on our branch lines, the more likely it would be that they would come into conflict. Now, I do not

[Interpretation]

M. MacMillan: C'est exact.

M. Howe: Ce déficit diminue-t-il ou augmente-t-il, du fait qu'il y a davantage de trains et davantage d'usagers?

M. MacMillan: Ce service ne fonctionne que depuis quelque temps. A part le fait que le nombre des usagers de ce service augmente sans cesse, je ne pense pas qu'il y ait eu de nouvelles tendances invoquées. Le nombre des usagers était en fait bien supérieur à celui que l'on aurait prévu à l'origine pour la période initiale. On a atteint le chiffre d'un million de passagers pour ce service de train de banlieue beaucoup plus tôt que prévu. C'est un service qui a beaucoup de succès, et, bien qu'il ne permette pas de rentrer dans les frais, il est sans doute justifiable sur le plan économique.

M. Howe: C'est ce que je demandais. Les gouvernements provinciaux ont-ils laissé entendre qu'ils combleraient volontiers ce genre de déficit plutôt que d'augmenter leurs dépenses pour les routes et les voies rapides?

M. MacMillan: C'est exactement ce que je crois comprendre. Comme vous vous en souvenez sans doute, il y avait beaucoup de congestion sur le réseau de routes du Lakeshore, et l'on faisait pression pour faire construire d'autres routes et faire élargir et améliorer celles qui existaient déjà, mais depuis l'entrée en service des trains de banlieue, il y a eu un afflux de gens vers ce service.

M. Howe: J'ai déjà soulevé la question à ce Comité. Je ne sais pas si l'on a fait d'autres recherches, mais il y a un nombre considérable de lignes de chemin de fer secondaires, qui sont très peu utilisées. Je me suis souvent demandé si l'on ne pourrait pas faire circuler des autobus sur les lignes de chemin de fer, et dégager ainsi la circulation routière. On pourrait adapter les camions qui viennent du centre de distribution de Galt et traversent l'ouest de l'Ontario de manière qu'ils puissent rouler sur les lignes de chemin de fer qui servent si peu au cours d'une journée.

M. MacMillan: La chose serait possible, mais les résultats ne seraient pas aussi bons que l'on est porté à le croire. C'est en fait ce dont je parlais ce matin avec M. Horner. C'est une proposition très intéressante, mais il se pose des problèmes d'ordre pratique. Tout d'abord, il nous faudrait exploiter ces camions comme des trains, et c'est alors que nous éprouverions des difficultés. Plus il y aurait d'unités en mouvement sur nos lignes secondaires, plus elles risqueraient d'entrer en conflit. Je ne veux pas dire par là qu'il

[Texte]

mean that they might have collisions, but they would have to be put in passing tracks to await the arrival, for example, of a train, or a bus—or a truck moving in the opposite

• 1555

direction. If we were able to move these trucks as expeditiously on the railway as we could on the highway, our problems would be reduced—but we are not able to do that. Again, the route is often much more circuitous.

Mr. Howe: You might have been able to remove them and operate if you had not taken all the local agents off.

Mr. Horner: What about radar? Is not Ford of Canada currently conducting research in the field of car radar control? In principle, the vehicle would be hooked into a system and then drive down the road. Could you not use the same principle on your trackage?

Mr. MacMillan: Yes, I think we could, but again we have the problem of the fallibility of radar. There is a great argument currently in progress about the fallibility—or the infallibility—of radio on the trains, and the appropriateness of using radio, rather than written orders or permanent signals, as a dispatching aid. These things are all potential, but radar is subject to the vagaries of disturbance in the same way as radios are. We get blind spots on our radios, on occasion.

Mr. Howe: Where, in this booklet, is there any item connected with what a wreck—that recent one from Sarnia to Toronto—would cost?

Mr. MacMillan: Well they are all included in the accounts, there is no doubt about that. I do not think there is an isolated item.

Mr. Howe: I suppose...

Mr. MacMillan: Where would these come, Mr. Corner?

Mr. Corner: Mostly it would go against our insurance.

Mr. Bowra: Does this have reference to the passenger...

Mr. Howe: Yes. Take, for instance, the recent one in Toronto-Sarnia...

Mr. Bowra: The incident of the open switch, just west of Toronto?

Mr. Howe: That is right; about six weeks ago.

[Interprétation]

risquerait d'y avoir des collisions, mais il faudrait les mettre sur des voies de garage pour laisser passer les trains, les autobus ou les camions venant dans la direction opposée. Si

l'on pouvait déplacer les camions aussi facilement sur les lignes de chemin de fer que sur les routes, nous aurions moins de problèmes, mais ce n'est pas le cas. La route est souvent beaucoup moins directe sur les lignes de chemin de fer.

M. Howe: Vous auriez pu les retirer et mener votre exploitation si vous n'aviez pas enlevé tous les agents locaux.

M. Horner: Que dire du radar? Est-ce que Ford Canada ne se livre pas, actuellement, à des recherches dans le domaine du téléguillage des automobiles par radar? En principe, le véhicule serait branché sur un réseau et suivrait la route. Ne pourrait-on appliquer ce principe aux voies ferrées?

M. MacMillan: Je pense que cela pourrait se faire, mais il y a toujours le problème de la faillibilité du radar. On parle beaucoup en ce moment de la faillibilité—ou de l'infailibilité—de la radio sur les trains, et de l'opportunité d'utiliser la radio plutôt que des directives écrites ou des signaux permanents, pour la commande. Ce sont là des possibilités, mais le radar est soumis, de même que la radio, aux hasards des parasites. Il y a parfois des interruptions sur nos radios.

M. Howe: Où, dans cette brochure, indique-t-on ce que coûterait un tamponnement comme celui qui a eu lieu récemment sur la ligne de Sarnia à Toronto, par exemple?

M. MacMillan: Tout cela est inclus dans les comptes, sans aucun doute. Je ne pense pas qu'il y ait de crédit spécial prévu à cette fin.

M. Howe: Je suppose...

M. MacMillan: A quelle rubrique cela se classerait-il monsieur Corner?

M. Corner: Cela entrerait surtout dans le calcul de notre assurance.

M. Bowra: Cela se rattache-t-il aux voyageurs...?

M. Howe: Oui. Prenez, par exemple, l'accident qui a eu lieu récemment sur la ligne Toronto-Sarnia...

M. Bowra: L'incident de l'aiguillage ouvert à l'ouest de Toronto?

M. Howe: C'est cela; il y a environ six semaines.

[Text]

Mr. Bowra: I would not be able to give a precise figure on that. If we take into account the job of clearing up the wreck, taking care of the track damage, and the damage to the equipment, would probably be talking in terms of about \$400,000.

Mr. Howe: How many wrecks did you have in 1968?

Mr. Bowra: In the sense that we report on everything that costs, I believe, over \$750, it is rather hard to answer that. Reportable accidents range all the way from some \$800 to \$1,000 up to \$500,000.

Mr. MacMillan: These are reported to the Transport Commission, as you undoubtedly remember.

Mr. Howe: Well, I asked about that because I was rather confused, or surprised to note that the same type of equipment was used in that particular switch as has been in operation for—how many years?—30 or 40?

Mr. Bowra: You mean the lock on the switch?

Mr. Howe: Yes, this is the old...

Mr. Bowra: It is the same standard lock that has been in use for, perhaps, 40 years.

Mr. Howe: This, as I say, seems rather surprising to me. Probably the cost of safety on all switches might be too much, but consider the fact that one wreck like this cost \$400,000. If an accident of similar magnitude occurred every year, the sums of money involved would pay for innumerable safety measures which might be used in the entire area in which you operate.

● 1600

Mr. MacMillan: Of course, Mr. Howe, if the accident was due to the unauthorized intervention of some party unknown who cut the lock and opened the switch, it is very difficult for us to protect ourselves, entirely effectively, against these occurrences. In Canada there are hundreds of thousands of switches when we consider both the railways.

In a section of the country where incidents of this kind seemed more likely to arise than in others, and could, I suppose, take certain measures. But cases of vandalism of this nature are infrequent. It is very seldom that we have someone go to work with a hacksaw and cut a switch and then throw it.

[Interpretation]

M. Bowra: Je ne pourrais vous donner de chiffres précis à cet égard. Si nous tenons compte des travaux nécessaires pour le déblayage du matériel endommagé, de la réparation des voies, et de l'équipement endommagé, cela peut aller chercher dans les \$400,000.

M. Howe: Combien de tamponnements avez-vous eus en 1968?

M. Bowra: Étant donné que nous faisons rapport sur tous les accidents qui coûtent, je crois, plus de \$750, il est assez difficile de répondre à cette question. Les accidents qui font l'objet d'un rapport peuvent coûter de \$800 à \$1,000, et jusqu'à \$500,000.

M. MacMillan: On fait rapport de ces accidents à la Commission des transports, comme vous vous en souvenez sans doute.

M. Howe: Si j'ai posé cette question, c'est que je m'étonne de voir que l'on utilise, à cet aiguillage particulier, le même matériel qu'il y a—combien? 30 ou 40 ans?

M. Bowra: Vous voulez parler du verrou d'aiguille?

M. Howe: Oui, c'est l'ancien...

M. Bowra: C'est le verrou ordinaire que l'on emploie depuis peut-être 40 ans.

M. Howe: Je le répète, je trouve cela assez surprenant. Sans doute qu'il coûterait trop cher d'avoir des dispositifs de sécurité à tous les aiguillages, mais n'oubliez pas qu'un accident comme celui-là coûte \$400,000. S'il y avait tous les ans un accident de cette gravité, les sommes en jeu permettraient de payer un nombre incroyable de dispositifs de sécurité, que l'on pourrait utiliser dans toute la région dans laquelle se fait votre exploitation.

M. MacMillan: Évidemment, monsieur Howe, si l'accident est dû au fait qu'une personne étrangère à la Société a brisé le verrou et ouvert l'aiguillage, il nous est très difficile de nous mettre entièrement à l'abri de ce genre de choses. Si l'on tient compte des deux sociétés de chemin de fer, il y a au Canada des centaines de milliers d'aiguillages.

Dans une région où les incidents de ce genre semblent plus probables que dans d'autres, nous pourrions, je suppose, prendre certaines mesures. Mais les cas de vandalisme de ce genre sont rares. Il est très rare que quelqu'un brise un aiguillage à coups de hache et le jette.

[Texte]

Mr. Howe: You ran into that with your new train that you run from Toronto to Montreal. You ran into a truck or something some place along there.

Mr. MacMillan: A truck came out by the crossing protection right onto the crossing in front of the train.

Mr. Howe: In connection with that particular train, when do you expect it to be back in service?

Mr. MacMillan: I was asked that this morning and I said they were continuing the experimentation and modifications.

Mr. Howe: I am sorry if I am duplicating some of the questions. One other thing bothers me. Who pays for this period when additional research has to be done on a vehicle of this type?

Mr. MacMillan: They do.

Mr. Howe: They do. Do they give you a guarantee?

Mr. MacMillan: They are doing the work and they are paying for it as they do it.

Mr. Howe: Thank you, Mr. Chairman, I believe that is all I have.

Mr. Skoberg: Mr. Chairman and Mr. MacMillan, towards the end of April at the change of card your company reduced train No. 35, a daily service between Montreal and Ottawa, and the return trip of course, No. 38, to one and two days a week. I am wondering what your load factor on each leg of these runs was at the time of reduction of service?

Mr. MacMillan: Someone asked me about that on Tuesday, Mr. Skoberg.

Mr. Skoberg: You should have a good answer then.

Mr. MacMillan: At that time I indicated we had put the train on a couple of years ago because we thought that this would fill a need. It was in the nature of an experimental movement. Unfortunately, we found that the carryings on it were not adequate excepting on Sunday. We do run it on Sunday which is proving out very nicely, and we intend it to continue to operate. We undoubtedly have these carryings but I am not sure whether we have them here or not.

Mr. Skoberg: What co-operation is carried out with the Canadian Pacific Railway in

[Interprétation]

M. Howe: Vous avez eu cet expérience lors de l'inauguration du turbotrain de Toronto à Montréal. Vous avez eu des difficultés à un moment donné concernant un camion.

M. MacMillan: Oui, il y a eu un camion qui a traversé à un passage à niveau justement.

M. Howe: En relation avec ce train, quand exactement vous attendez-vous de le remettre en service?

M. MacMillan: On m'a posé la même question ce matin et j'ai dit que nous continuons les essais et les modifications.

M. Howe: Je m'excuse si je pose les mêmes questions que ce matin. Une autre chose qui m'inquiète. Qui paye la charge pour les recherches supplémentaires lorsqu'il faut les faire?

M. MacMillan: Ce sont eux justement.

M. Howe: On vous donne des garantis?

M. MacMillan: Ils font le travail et ils le payent au fur et à mesure qu'ils font le travail.

M. Howe: Merci, monsieur le président. C'est tout ce que je voulais dire.

M. Skoberg: Monsieur le président et monsieur MacMillan, vers la fin d'avril, votre compagnie a réduit le train n° 35, service journalier entre Montréal et Ottawa ainsi que le voyage de retour pour le train n° 38 à une ou deux journées par semaine. Je me demande ce qui était le volume de trafic au moment de la réduction du service pour ce parcours.

M. MacMillan: Quelqu'un m'a posé cette question mardi, monsieur Skoberg.

M. Skoberg: Vous devez connaître la réponse alors.

M. MacMillan: A ce moment là j'avais indiqué que nous avions mis le train en service, il y a une couple d'années parce que nous croyions que cela répondait à un besoin. C'était tout de même une expérience de notre part. Mais malheureusement, nous avons trouvé que le volume n'était pas suffisant, sauf le dimanche je crois. Le train fonctionne le dimanche et comme les essais avaient été couronnés de succès, nous avions l'intention de continuer l'exploitation. Nous avons sans doute le volume de trafic. Je ne sais pas si nous les avons ici en main, par exemple.

M. Skoberg: Quelle est la coopération avec le Pacifique Canadien à l'égard du mouve-

[Text]

regard to passenger movements between here and Montreal and Toronto to co-operatively set times that fit the needs of the movement of traffic more ably?

Mr. MacMillan: With regard to Ottawa to Toronto, you will recall, we do it all. There are no Canadian Pacific services that I know of to Toronto. With regard to Montreal to Ottawa, they are operating trains and I think they are spaced. They are not running on exactly the same times. At one period in time we did. We ran headon competitively, but I think we do a little better job than that now.

Mr. Skoberg: Is there any consultations between the CN and CP in regard to the movement of passengers?

Mr. MacMillan: Yes, there are.

Mr. Skoberg: I am sure you realize that the Board of Transport Commissioners Order R-4642 provides for the discontinuance of trains of course, and the Board's General Order 05 applies to the reduction of passenger train service. What I am wondering now is whether or not the removal of this particular train or the reduction in service which did not need the authorization of the Commission is just another move to make application for abandonment in a very short time?

• 1605

Mr. Vaughan: No. I am not familiar with the exact Commission numbers, but I think I know the matter he refers to. It was our view in looking at the Montreal Ottawa total train service for a period of a week that we did not have to apply to the CTC to take a train off or reduce frequencies. In the run of a day there may be five, six, or seven trains between Montreal and Ottawa. I just pick that out of the air but I think it is about right, and on the weekly basis there are 25 or 30 trains running between the two cities. It was our view we did not have to seek application or permission of the Commission to reduce the frequency.

Mr. Skoberg: I quite appreciate that, sir, but this is exactly the point I am attempting to make. Under one of the Commission Orders you do have to make application of the Commission which in this particular case you did not because you did not discontinue the train. Under the other order you do have to make application, and my question to you,

[Interpretation]

ment des voyageurs entre Ottawa, Montréal et Toronto, pour établir des horaires coopératifs, pour répondre au besoin du trafic plus adéquatement?

M. MacMillan: D'Ottawa à Toronto si vous vous souvenez bien, c'est nous qui assumons le volume du trafic. Il n'y a pas de service du Pacifique canadien à ma connaissance jusqu'à Toronto. De Montréal à Ottawa, le Pacifique Canadien exploite un service, oui, et je crois qu'il y a un espace dans l'horaire et ils n'ont pas le même horaire que nous. A un moment donné, il y avait le même horaire. Nous nous faisons concurrence, mais je crois que nous faisons un meilleur travail maintenant.

M. Skoberg: Y a-t-il une consultation entre le CN et le CP à l'égard du transport des voyageurs?

M. MacMillan: Oui, constamment.

M. Skoberg: Je suis sûr que vous comprendrez que l'ordonnance 46-42 de la Commission canadienne des transports prévoit la discontinuation des trains et que l'ordonnance générale 05 prévoit la réduction du service voyageur? Je me demande, alors, si l'élimination de ce train particulier ou la réduction du service qui n'avait pas besoin de l'autorisation de la commission, si vraiment il s'agit d'une autre tentative d'essayer de demander l'abandon de cette ligne d'ici peu de temps.

M. Vaughan: Non, je ne connais pas les numéros des ordonnances mais je crois savoir de quoi il s'agit. A notre avis, en examinant le parcours de Montréal à Ottawa, et la totalité du service ferroviaire pendant une période d'une semaine, nous n'avions pas besoin de faire une demande auprès de la Commission canadienne des transports pour éliminer un train, pour réduire la fréquence des trains. Au cours d'une journée, il peut y avoir 5, 6 ou 7 trains entre Montréal et Ottawa; je le devine comme cela mais je crois que c'est à peu près cela. Et sur l'espace d'une semaine, il y aurait donc 25 ou 30 trains entre les deux villes. Selon nous, nous n'avions pas besoin de demander l'autorisation de la Commission pour réduire le nombre de trains.

M. Skoberg: Je le comprends monsieur, mais voilà exactement le point que j'essaye de soulever. En vertu d'une des ordonnances de la commission, il vous faut faire une demande auprès de la commission. Dans ce cas-ci, vous n'aviez pas dû le faire parce que vous n'avez pas discontinué le train. Mais en vertu de l'autre ordonnance, il vous faut faire

[Texte]

Mr. MacMillan, is whether or not in this particular case there is an attempt being made to downgrade that service in order that you can make application in a short period of time for a complete discontinuance?

Mr. MacMillan: No, that was not our intention. When we inaugurated this service as I said, we thought there was a need and that there would be sufficient passengers to justify its continuation. After the experimental period of whatever it was, a couple of years, it developed that there was not, excepting on the weekends. As long as the carryings stand up on the weekends we will continue to operate.

Mr. Skoberg: Was there a mail car on that particular train in either direction?

Mr. MacMillan: Not to my knowledge. I do not think there was.

Mr. Skoberg: If there was a mail car on that train would the revenue derived from that mail contract be attributed to that passenger run?

Mr. MacMillan: Yes, it would have been.

Mr. Skoberg: Do you think it would ever be possible, Mr. MacMillan, to eliminate passenger service deficit unless you adopted a policy completely which you explained here in your statement that:

The Company, therefore, will concentrate on providing such passenger services as may be required in these heavy density population areas. Steps will be taken to seek withdrawal from... those unprofitable services which do not fit into that pattern...

Of course then, the words are left out:

... or obtain public monetary support for...

Do you think it is in the best interests of the nation to adopt a policy of providing passenger service only in densely populated areas?

Mr. MacMillan: No, that is not what the policy as you read it enunciates at all. We recognize, as I have said before, that there are two areas in which passenger service in the national interest as determined by an objective tribunal should be continued. First, is through the densely populated area, and second, is where there are no acceptable

[Interprétation]

une demande. Et alors la question que je voudrais vous poser, M. MacMillan est celle-ci: dans le cas particulier, est-ce qu'il y a une tentative de réduire le service de ce train afin que d'ici quelque temps, vous puissiez demander l'abandon au complet de ce train?

M. MacMillan: Non, ce n'était pas notre intention. Quand nous avons inauguré le service, comme je l'ai dit, nous croyions que cela répondrait à un besoin et qu'il y aurait suffisamment des voyageurs pour justifier sa continuation. Après la période d'essai, de je ne sais pas quoi, de quelques années, on a trouvé qu'il y en avait pas suffisamment sauf les fins de semaines. Aussi longtemps que le volume de trafic se maintient les fins de semaines, nous avons l'intention de continuer.

M. Skoberg: Est-ce qu'il n'y avait pas un wagon de courrier sur le train en question?

M. MacMillan: Je ne le crois pas, non.

M. Skoberg: S'il y avait un wagon de courrier sur ce train, est-ce que les revenus provenant du transport du courrier n'aideraient pas justement à éliminer les déficits du service-voyageur?

M. MacMillan: Oui.

M. Skoberg: Croyez-vous que ce serait possible d'éliminer le déficit du service voyageur autrement que par l'adoption d'une politique que vous avez expliquée ici dans votre déclaration:

La compagnie, par conséquent, se concentrera sur le service voyageur qui seront nécessaires là où se trouve des secteurs à forte densité. Nous allons prendre les mesures voulues pour éliminer celles qui ne se conforment pas à cette tendance.

Évidemment, les mots que j'ai laissé de côté, c'était:

... pour obtenir un appui financier monétaire de la part du public...

Croyez-vous que ce serait dans les meilleurs intérêts du pays d'adopter une politique par laquelle vous auriez un service voyageur seulement dans les secteurs à forte densité de population?

M. MacMillan: Non, ce n'est pas du tout ce que nous avons en vue de cette citation. Comme je l'ai dit auparavant, il y a deux secteurs où le service voyageur, dans l'intérêt national, qui est déterminé par un tribunal objectif, devrait se continuer. Le premier, c'est dans les secteurs à forte densité de population et le second, c'est dans les endroits

[Text]

alternatives available. Our position is, and it is enunciated in the transportation legislation of Canada, that those would be supported by a subsidy equal to 80 per cent of the loss, and that is what I believe.

Mr. Skoberg: I will continue on then, Mr. MacMillan.

...those unprofitable services which do not fit into that pattern, the objective being to eliminate the deficit in passenger operations.

Then naturally the question would follow. Is there any deficit in the operation of your trans-continental passenger trains?

Mr. MacMillan: Yes, there is.

Mr. Skoberg: In other words then you are suggesting in this policy statement that to try and eliminate the deficit you would have to eliminate your trans-continental passenger trains?

Mr. MacMillan: Not at all. I am assuming that trans-continental passenger service would be determined as being in the national interest. That is my assumption, and in those circumstances the 80 per cent of the loss experienced on this will be paid by the Canadian Transport Commission.

Mr. Skoberg: I appreciate the thought you have expressed and I hope you realize in the national interest this type of transportation should not be eliminated.

There was one thing I noticed either this morning or on Tuesday, Mr. MacMillan. You said that you do not use individual truck lines in determining a profit or loss, but you do use individual passenger trains. Is that not correct?

Mr. MacMillan: Individual passenger what?

Mr. Skoberg: You use individual passenger runs when making application for abandonment.

Mr. MacMillan: Yes.

Mr. Skoberg: However, you do not use your individual truck lines when coming up with a profit or loss statement. Why is there a difference in philosophy in that area?

• 1610

Mr. MacMillan: We did not say that. If we did, it was an error.

Mr. Skoberg: We will check the other portion out, but I understood you to say that you could not use individual truck lines which

[Interpretation]

où il n'y a pas d'autres moyens de transport disponibles qui soient acceptables. Notre politique est, conformément aux mesures législatives des transports du Canada, d'appuyer une subvention égale à 80 p. 100 des pertes. C'est ce que je crois.

M. Skoberg: Permettez-moi de continuer alors.

...pour ces services non-rentables qui ne s'intègrent pas dans cette catégorie, l'objectif est d'éliminer le déficit du transport de voyageurs.

La question qui se pose par la suite est celle-ci: Y a-t-il un déficit du service voyageur transcontinental?

M. MacMillan: Oui, il y en a.

M. Skoberg: En d'autres mots vous proposer dans cet énoncé de principe que pour essayer d'éliminer le déficit, il vous faut éliminer le service voyageur transcontinental.

M. MacMillan: Pas du tout. Je présume que le service voyageur transcontinental serait déterminé comme étant un intérêt national. Voilà ce que je présume. Dans ces circonstances, 80 p. 100 des pertes éprouvées seraient compensées par la Commission canadienne des transports.

M. Skoberg: J'apprécie ce que vous venez de dire et j'espère que vous comprendrez que dans l'intérêt national, ce moyen de transport ne devrait pas être éliminé. J'ai constaté une chose, soit ce matin, soit mardi, M. MacMillan. Vous avez dit que vous n'employez pas les lignes secondaires pour déterminer une perte individuelle, mais vous employez tout de même les cours de train voyageurs individuels, n'est-ce pas?

M. MacMillan: Train voyageurs?

M. Skoberg: Vous ne vous servez pas des lignes secondaires individuelles, lorsque vous faites une demande d'abandon?

M. MacMillan: Oui.

M. Skoberg: Mais vous ne vous servez pas des lignes secondaires individuelles lors d'un état de profit ou de perte? Pourquoi alors cette différence de philosophie.

M. MacMillan: On n'a pas dit cela. Si nous l'avons dit, c'était une erreur.

M. Skoberg: Nous pourrions vérifier l'autre partie, mais si j'ai bien compris, vous avez dit que c'était impossible d'employer les lignes

[Texte]

might be losing money. We did not press the point.

Mr. Vaughan: No, I will try to clear this up. The other evening this conversation took place, I believe at the end of the evening with Mr. Horner, and we were talking about the separately operating trucking companies we have, and I referred to page 38 of the report and read down the list of them.

Then we said in the narrative of our report that the profitability of the over-all group of truck lines was \$2 million.

Mr. Horner asked me about the individual lines, after which we referred back to the time of disclosure of each individual line. I said that we maintained the individual figures for each truck line, but that I did not wish to disclose them by individual name. Mr. Horner inquired "Well, how many?" I said, "Two that were marginal".

No, no, we do keep truck line accounts on that basis.

Mr. Skoberg: Another question, Mr. Chairman and Mr. MacMillan. Has your company ever considered or discussed with your competitors the setting up of a national passenger train policy, in order that the entire nation may be adequately served by passenger facilities without duplication?

Mr. MacMillan: Yes, we have—and we have done more than that. We have underway at the moment—in collaboration with the research section of the CTC, in which the CPR are participating—a study in depth looking to the formulation of a rail passenger network of a character which will be adequate to meet the needs of Canada.

Mr. Skoberg: I am glad to hear that this is going on. Then, could I possibly ask if whether or not you are purchasing any...

Mr. MacMillan: If I might just add a thought to that, because it is probably in your mind. Our hope is that this will be completed as quickly as possible, because we think that the identification of an adequate rail passenger network is the necessary condition precedent to proceeding with the hearings regarding the withdrawal of passenger service from those lines in my third category, the ones to which you referred a moment ago as having no economic or utilitarian justification.

Mr. Skoberg: I presume you would have exchange trackage rights in this particular agreement?

[Interprétation]

secondaires qui étaient peut-être déficitaires. Cette question n'est pas assez claire.

M. Vaughan: J'essaie d'éclaircir la question. L'autre soir, justement, cette conversation a eu lieu à la fin de la veillée, je crois avec M. Horner alors que nous parlions des lignes de camionnage distinctes que nous exploitions et j'ai fait référence à la page 38 du rapport et j'en ai eu la liste.

Puis nous avons dit que la rentabilité de l'ensemble des lignes de camionnage est de 2 millions de dollars.

Quand monsieur Horner m'a posé la question au sujet des lignes individuelles, nous avons ensuite parlé du moment de révéler les chiffres de chaque ligne. Je lui ai dit que nous mettons à jour les chiffres pour chaque ligne de camionnage individuelle, mais que je ne voulais pas les révéler séparément. M. Horner m'a demandé le nombre et j'ai dit deux qui étaient marginaux. Nous tenons tout de même une comptabilité des services de camionnage.

M. Skoberg: Une autre question M. le président et M. MacMillan. Est-ce que votre compagnie a déjà étudié la possibilité avec vos concurrents d'établir une politique nationale de service voyageurs afin de desservir le pays dans son ensemble avec un service adéquat de service voyageurs sans qu'il y ait double emploi.

M. MacMillan: Oui, nous l'avons fait; nous avons fait plus d'ailleurs. Nous étudions à l'heure actuelle, en collaboration avec le service de recherches de la Commission canadienne de transport, auquel le Pacifique-Canadien participe, de manière approfondie à l'égard de la formulation de l'établissement d'un réseau ferroviaire national qui répondrait aux besoins du Canada.

M. Skoberg: Je suis très heureux de l'entendre. Puis-je vous demander si vous achetez...

M. MacMillan: Je peux juste y ajouter quelque chose, car vous l'avez probablement à l'esprit. Nous espérons que cela pourra se terminer le plus vite possible car nous croyons que le fait d'identifier un réseau de service ferroviaire national qui est adéquat est la condition essentielle avant les audiences au sujet de l'abandon du service voyageur de ces lignes dans la troisième catégorie, celles auxquelles vous avez fait mention il y a un moment, n'ayant pas de justification rentable ou économique.

M. Skoberg: J'imagine que vous avez des échanges de droit de voix dans cette entente en particulier.

[Text]

Mr. MacMillan: Oh, yes, that is all in contemplation.

Mr. Skoberg: Are you anticipating the purchase of any new equipment now for your trans-continental passenger trains?

Mr. MacMillan: We have this under study, but again, as I said this morning, we frankly do not know what kind of equipment to buy.

Mr. Skoberg: Are there no suppliers who...

Mr. MacMillan: There are lots of suppliers who will supply the present type of equipment, but that present type of equipment is not going to be acceptable to the public indefinitely.

Mr. Skoberg: Just to change the subject—Mr. Chairman. This will be the last question, when I complete this line of thought. Some time ago there were some serious complaints from some of the present railway employees with regard to the implementation of the Language Bill. I would like to know whether or not you could indicate to this Committee what the stated policy of the Canadian National now is towards existing employees, regarding the two languages concept that we have in Canada—or are contemplating under the Language Bill.

Mr. MacMillan: Well, you are, I am sure, quite familiar with the problems of this legislation. In respect of our employees, we have, as every railway has various categories—those who meet the public and those who do not meet the public. Our objectives have been to have both languages available on our trains, so that personnel will be able to speak with the customer in the language of his choice. It is frequently difficult to achieve this objective. Our method of approach to it has been to organize extensive courses to try to work the crew-consists out in a way in which we are able to provide both languages.

• 1615

Mr. Skoberg: I am restricting this to passenger service, Mr. Chairman, in case some members think, perhaps, that I am off the topic here. To continue, though, Mr. MacMillan. Will those now employed by the Canadian National in the areas which you have indicated, where they have to meet the public, be obliged, by the policy of the CN, to learn the second language if they are in the age bracket where it is most difficult to do so? Moreover, must those employees who will not necessarily meet the public in areas of

[Interpretation]

M. MacMillan: Oui, on l'a envisagé.

M. Skoberg: Est-ce que vous envisagez la possibilité d'acheter du matériel nouveau pour votre service voyageur trans-continental?

M. MacMillan: On est en train de l'étudier mais, comme je l'ai dit ce matin, nous ne savons pas quel genre de matériel il faut acheter.

M. Skoberg: Est-ce qu'il n'y a pas de fournisseurs?

M. MacMillan: Il y en a beaucoup qui nous fourniraient le matériel mais le genre de matériel actuel ne sera pas acceptable au public indéfiniment tout de même.

M. Skoberg: Pour changer le sujet, monsieur le président. Ce sera ma dernière question. Il y a un certain temps on a reçu des plaintes sérieuses de la part des cheminots au sujet de la mise en vigueur de la loi sur les langues officielles. Je me demande quel est l'état actuel de la politique du National-Canadien à l'égard des employés actuels au sujet de l'idée des deux langues officielles que nous avons au Canada ou que nous aurons à la suite de l'adoption de la loi sur les langues officielles.

M. MacMillan: Oui, vous connaissez très bien le problème de cette mesure législative. Pour ce qui est de nos employés, nous avons comme tous les chemins de fer de diverses catégories ceux qui rencontrent le public et ceux qui ne rencontrent pas le public voyageur. Nos objectifs étaient d'avoir en disponibilité les deux langues pour nos voyageurs dans les trains afin qu'il y ait des employés qui puissent parler au client dans sa langue préférée. Il est souvent très difficile d'atteindre cet objectif. Nous avons pour principe d'organiser des cours et d'essayer de voir que l'équipe puisse parler les deux langues.

M. Skoberg: Je me limite au service voyageur au cas où quelqu'un penserait que je m'éloigne du sujet. Mais pour continuer, monsieur MacMillan, les employés qui sont à l'heure actuelle à l'emploi du National-Canadien dans les régions que vous avez mentionnées où ils ont contact avec le public, sont-ils obligés par le National-Canadien d'apprendre la deuxième langue même s'ils sont à un âge où c'est très difficile d'atteindre ce but? Et est-ce que les employés dans ces régions du Canada qui n'ont pas nécessairement du con-

[Texte]

Canada where the two languages are required be compelled to learn the second language?

Mr. MacMillan: The moment you use the word compel, of course, we run headlong into the wage agreements. This is the basis of one of our principal difficulties, but what we have done is to encourage our employees in passenger service to learn basic phrases in the other tongue.

Mr. Skoberg: On their time, or on the company time?

Mr. MacMillan: On company time. We have prepared a considerable amount of material, given employees instruction, and encouraged them to try to make an effort to improve themselves in this connexion.

Mr. Skoberg: Is it a prerequisite of employment that when any new employees are being hired, now, they can offer both languages to the company, Mr. MacMillan?

Mr. MacMillan: No, it is not. We have some locations where our employees speak only French, and I am sure that we are still hiring such people. We have some locations where there are employees who speak only English. Where we have the need to deal with the public, though, we very definitely encourage both tongues.

Mr. Skoberg: You are aware of the provision of the Language Bill that may, I believe, be in conflict in this particular regard. I am sure that there are many areas of Canada—

Mr. MacMillan: It is very difficult.

Mr. Skoberg: —in which this will affect. That is all, Mr. Chairman.

Mr. Trudel: Mr. Chairman, this morning, when I was questioning, I asked about fares to a specific point. I did not have this information, but have since secured it. I would like to take comparative figures between Montreal and Sherbrooke on the two existing railroads. These concern the respective rates for a return fare with no meals, and I would like them either confirmed or denied.

On the competitive railroad there is a fare of \$10.70 and on the CNR it is \$6. There is a differential here of \$4.70. I cite also comparative figures of fares between Montreal and Vancouver. These refer to a one way ticket, including double-bed accommodation and meals. On a competitive railroad the fare is

[Interprétation]

tact avec le public dans les régions où les deux langues sont requises sont obligés d'apprendre la deuxième langue.

M. MacMillan: Du moment que vous employez l'expression obligés, nous voilà en butte aux conventions collectives. C'est la base de nos plus grandes difficultés, mais ce que nous avons fait était d'encourager nos employés au service des voyageurs d'apprendre certaines phrases courantes dans l'autre langue.

M. Skoberg: Pendant le temps de loisir ou aux frais de la compagnie?

M. MacMillan: Non, pendant qu'ils sont de service. Nous avons même fourni la documentation des cours d'instruction et nous les avons encouragé à faire l'effort voulu pour se perfectionner.

M. Skoberg: Est-ce que cela constitue une condition d'emploi que lors de leur engagement ils parlent les deux langues?

M. MacMillan: Non, pas du tout. Car nous avons certains endroits où nous avons des employés qui ne parlent que le français et je suis sûr que nous en engageons toujours. Il y a d'autre part certains endroits où les employés ne parlent que l'anglais. Mais là où il y a un besoin d'entrer en contact avec le public, nous essayons définitivement d'encourager les deux langues.

M. Skoberg: Vous connaissez les dispositions de la loi sur les langues officielles qui sont peut-être en contradiction à cet égard en particulier. Il y a certainement beaucoup d'endroits...

M. MacMillan: Ce serait très difficile.

M. Skoberg: Où cela s'appliquerait. C'est tout, monsieur le président.

M. Trudel: Ce matin je posais des questions au sujet des prix pour certaines destinations. Je n'avais pas les renseignements voulus à ce moment-là. Je les ai obtenu et je voudrais faire la comparaison de certains chiffres entre Montréal et Sherbrooke avec les deux chemins de fer existants. Je donnerais la différence pour le tarif de voyage aller-retour sans repas, et j'aimerais que ce soit confirmé ou bien rejeté.

Sur le Pacifique Canadien, le tarif est de \$10.70, tandis qu'au CN, le tarif serait de \$6.00. Il y a, par conséquent, une différence de \$4.70, si mes renseignements sont exacts. Entre Montréal et Vancouver, simple course y compris un logement pour 2 personnes et les repas, pour le Pacifique Canadien, c'est

[Text]

\$191 and on the CN \$153—a differential of 38 one way.

First of all, possibly, you may want to comment on the fares. Is there any way of finding out if such a differential exists? This morning I quoted some figures which indicated that, on certain fares, the differential was 50 per cent. Actually, it is 40 per cent. Again, in another case concerning a one-way fare, I believe that I said this morning that the differential was \$60: it is actually \$38.

Mr. MacMillan: Mr. Trudel, during the luncheon adjournment Mr. Vaughan made some enquiries, and we did obtain some comparisons which we would like to give to you.

Mr. Trudel: All right.

Mr. Vaughan: Perhaps the comparisons which I obtained will turn out differently from yours. I am sorry, but I will give what I have, in any event. Montreal-Winnipeg—if you will just jot this down, perhaps we could do this one first—rail fare, CN, \$35; Canadian Pacific, \$36. A roomette together with the rail fare, you understand, CN \$60 more. In other words, an additional \$60.

• 1620

Mr. Trudel: Yes.

Mr. Vaughan: CP \$67. So, if the relevant figures in each case are added, the differential between the respective fares of the CPR and the CNR amounts to \$8.

The next example which I obtained, was the differential between the companies respective fares from Montreal to Vancouver.

The Canadian National rail fare is \$61, the Canadian Pacific \$62. The CN roomette costs \$116, the Canadian Pacific \$128. If you total all that up, it comes out with a differential of the CP higher by \$13. And in both these examples that I obtained, the meals were included in both Canadian Pacific and Canadian National.

Mr. Benjamin: One way.

Mr. Vaughan: This is one way, yes.

Mr. MacMillan: We do not sell two-way round-trip tickets any more. It is always one way.

Mr. Vaughan: Yes. So the CPR have a slight differential upwards. I am trying to read my own writing—I think my other note is on Montreal-Quebec. The parlour car seat is \$4.00 on the Canadian National and you obtain a meal with the \$4.00 purchase of the

[Interpretation]

\$191.00 alors que le CN c'est \$153.00, donc une différence de \$38 simple course seulement. Tout d'abord vous voudriez peut-être commenter sur le tarif. Y a-t-il moyen de savoir si une telle différence existe, car je vous ai donné des chiffres ce matin, j'ai dit qu'il s'agissait de 50 p. 100 pour certains tarifs et à la vérification, j'ai trouvé qu'il s'agissait de 40 p. 100. Et dans un autre cas j'ai dit ce matin une différence de \$60 et en fait c'est \$38.

M. MacMillan: M. Trudel, au cours de l'ajournement pour le déjeuner monsieur Vaughan a fait des enquêtes et nous avons pu obtenir certains chiffres comparatifs que nous aimerions vous donner maintenant.

M. Trudel: Très bien.

M. Vaughan: Les comparaisons que j'ai obtenues seront peut-être un peu différentes des vôtres, alors je m'excuse d'avance mais voici, je vais vous donner ce que j'ai. Montréal-Winnipeg, si vous voulez les noter tout simplement, nous pourrions nous en occuper tout d'abord du tarif ferroviaire CN, \$35.00, CP, \$36.00 une chambrette avec le billet, CN, \$60.00 de plus. En d'autres termes, un autre \$60.

M. Trudel: Oui.

M. Vaughan: CP coûte \$67. Si vous additionnez le tout vous verrez la différence contre le prix du CP et du CN de \$8.

Ensuite, la différence pour le trajet entre Montréal et Vancouver que nous avons établie de la même façon: le CN, tarif ferroviaire, \$61.00, le CP, \$62.00; une chambrette CN, \$116.00, une chambrette, CP, \$128.00. Par conséquent si vous l'additionner vous obtenez une différence de \$13 de plus du tarif du Pacifique-Canadien. Et pour les deux exemples que j'ai obtenus, les repas étaient inclus dans le tarif du Pacifique-Canadien ainsi que du National-Canadien.

M. Vaughan: Oui, pour l'aller seulement.

M. Benjamin: Il s'agit d'un aller seulement.

M. MacMillan: Nous ne vendons plus de billets aller-retour, tout est aller seulement.

M. Vaughan: Par conséquent, le Pacifique coûte un peu plus cher. J'essaie de lire ma propre écriture. Je crois que l'autre note que j'ai, il s'agit de Montréal-Québec. Pour le wagon-salon, il s'agissait de \$4 pour le National-Canadien et vous avez un repas quand

[Texte]

parlour car seat. On the Canadian Pacific you get the parlour car seat for \$2.00 and you buy your own meal.

I was not able to get the Committee a good explanation of the reason for the differential except that the Canadian Pacific have a differential. We have raised our prices and then they have raised theirs; if we raise ours they raise theirs. What we try to do, on the basis of our marketing studies, is to optimize the balance between volume and price. And what that mouthful of jargon really means is that if you price the fare too high you will drive the people from the rails. If you price it too low then you are going to lose your shirt, so to speak. So as I say, what we try to do is to meet this balance between price and volume. And the marketing analysis that they try to do in our company is the basis on which they arrive at their rate structure.

I could not find, Mr. Trudel, in the short time that I had, the \$60.00 differential that you mentioned and I was not able to come by that one in discussion with our people.

Mr. Trudel: I think if I add the figures that you gave me—I believe you quoted on the Montreal-Vancouver run \$62.00 and \$128.00, so this would be \$190.00. I quoted \$191.00, so there is a \$1.00 difference there. But the figures that I have here are much lower than what you have quoted. Has there been an adjustment in your rates on this transcontinental in recent days?

Mr. Vaughan: Yes. Recently—I think May 1—there was some new rate structure that went into effect.

Mr. MacMillan: Yes, that is right.

Mr. Trudel: Possibly this would give it to me because on the other one we are \$1.00 out. You have your rates broken down and I add them in total.

Mr. Vaughan: Yes, I see.

Mr. Trudel: Along the same line of questioning, you do not have Montreal-Sherbrooke so there is not much sense in pursuing that. We have five cents per mile on the CPR and three cents per mile on the CNR. The point that I want to make, in looking over your 1968 statement on page 42, is that people have travelled for a longer distance, the average passenger journey has been longer, but

[Interprétation]

vous achetez votre billet du wagon-salon alors que le Pacifique-Canadien, vous l'avez à \$2 et vous achetez votre repas vous-même.

Je n'ai vraiment pas pu obtenir une bonne explication pour la différence, sauf que le Pacifique-Canadien a une différence. Nous avons augmenté le tarif et le Pacifique-Canadien l'a augmenté aussi. Quand nous augmentons les nôtres, le Pacifique le fait aussi. Ce que nous essayons de faire, c'est que d'après les études que nous faisons sur la commercialisation, nous essayons d'avoir un équilibre entre le volume et le coût. Alors que tout cela veut dire que si vous établissez un tarif trop élevé, vous allez tout simplement éloigner votre clientèle. D'autre part, si le prix est trop bas, alors vous allez perdre votre chemise pour ainsi dire. Alors ce que nous essayons de faire, c'est d'établir un équilibre entre le volume et le tarif et le volume. Selon les analyses du marché que nous avons faites dans notre compagnie, est la base de tout le tarif.

Je n'ai pas pu trouver, M. Trudel, dans le peu de temps à ma disposition, la différence de \$60 que vous avez mentionnée. Et je n'ai pas pu l'obtenir au cours de mes discussions avec ces gens.

M. Trudel: Je crois que si j'additionne les chiffres que vous m'avez donnés pour Montréal-Vancouver par exemple, \$62 plus \$128, je vous avais donné un chiffre de 191 alors qu'il s'agit de 190. Il y a une différence d'un dollar. Les chiffres que j'avais étaient beaucoup plus bas que ceux que vous avez mentionnés. Est-ce qu'il y a eu un ajustement de vos taux, sur le parcours transcontinental depuis tout récemment?

M. Vaughan: Oui, je crois que le 1^{er} mai il y a eu une nouvelle structure tarifaire qui est entrée en vigueur, n'est-ce pas?

M. MacMillan: Oui, c'est juste.

M. Trudel: C'est là la différence parce que d'autre part nous avons une différence seulement pour le Pacifique. Quand vous, vous avez la répartition alors que moi je les additionne.

M. Vaughan: C'est exact.

M. Trudel: Dans le même contexte, vous n'avez pas Montréal-Sherbrooke, alors il n'y a pas de raison de continuer cela. Mais ici nous avons 5 cents du mille pour le CP et 3 cents du mille pour le CN. Ce que je voulais dire, c'est qu'en examinant votre état financier à la page 42 les gens avaient parcouru de plus long trajets, la moyenne des voyages est plus élevée, et même si le volume était de 15 p.

[Text]

although your volume is down by 15 per cent, your revenue per passenger has increased. You have a decrease of 15 per cent in over-all total carryings of people and yet you have a revenue increase.

• 1625

In your calculations have you been able to assess this increase?

Mr. MacMillan: Yes. In that same statement, Mr. Trudel, the fourth line of figures from the bottom, you will find that in 1967 our revenue per passenger mile was 3.363 cents. In 1968 it was 3.452 cents. So there was an increase per passenger mile of 2.6 per cent. This is one of the reasons why we had additional revenue.

Mr. Trudel: This I can visualize but what I was trying to arrive at is whether you have determined whether this was from the restaurant car, from the fare increase or—I am just trying to assess where this extra revenue comes from.

Mr. MacMillan: We adjusted the fares in 1968 too. There was a fare increase during that year also and it was 5 to 10 per cent. It was a taper. On the short journey it was more than it was on the long journey. That is the basic explanation of the increased revenue per passenger mile. And the revenue per passenger itself, on average, was up 4.2 per cent.

Mr. Trudel: Yes, according to your statement here. Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, if I may go back to the *Bullet* for a moment, how frequent is the bus service and how frequent is the train service? Is it daily or is it daily except Sunday? Do you recall?

Mr. MacMillan: Train service is daily, as I remember—the bus service much more.

Mr. Benjamin: I mean your trans-island service, bus and rail. Are they both daily?

Mr. MacMillan: Just a moment. We are trying to find it for you.

Mr. Vaughan: I am sorry the note I have here does not tell me what the schedule is but I am sure it is a daily schedule.

Mr. Benjamin: For each one?

Mr. Vaughan: Yes.

[Interpretation]

100 inférieur, les recettes accusent une augmentation. Il y a une diminution de 15 p. 100 du transport total de voyageurs mais une augmentation des recettes.

Selon vos calculs, avez-vous pu évaluer cette augmentation?

M. MacMillan: Oui, dans ce même état financier, vous verrez à la quatrième ligne du bas de la page qu'en 1967, nos revenus par voyageurs-mille étaient de 3.363 cents. En 1968, il s'agissait de 3,452 cents. C'est la raison pour laquelle il y a eu une augmentation des recettes.

M. Trudel: Je comprends très bien, mais ce que je voulais savoir, c'est que si vous avez pu déterminer s'il s'agissait du wagon-restaurant s'il s'agissait de l'augmentation du tarif. J'essaie justement de connaître la raison des revenus supplémentaires.

M. MacMillan: Nous avons aussi ajusté le tarif en 1968. Il y a eu une augmentation de tarif au cours de cette année de 5 à 10 p. 100. Pour les faibles parcours, c'était plus que pour les longs parcours. C'est, je crois, l'explication fondamentale de l'augmentation des recettes par voyageurs-mille. Et le revenu moyen par voyageur avait augmenté de 4.2 p. 100.

M. Trudel: Oui, d'après votre état financier. Merci monsieur le président.

Le président: M. Benjamin.

M. Benjamin: Monsieur le président, si je peux revenir au *Bullet* pendant un instant, quelle est la fréquence du service d'autobus et quelle est la fréquence du service de train, y en a-t-il tous les jours, ou tous les jours sauf le dimanche, vous vous souvenez?

M. MacMillan: Si je me souviens bien, le train y va tous les jours et les services d'autobus plus fréquemment.

M. Benjamin: Le service qui traverse l'île en bus ou en train, est-il quotidien?

M. MacMillan: Un instant, nous essayons de le trouver.

M. Vaughan: La note que j'ai ici n'indique pas l'horaire, mais je suis sûr qu'il est quotidien.

M. Benjamin: Pour les deux.

M. Vaughan: Oui.

[Texte]

Mr. Benjamin: The reason I was asking, Mr. Chairman and Mr. MacMillan, is that the number of passengers carried by the bus plus the number carried by rail assuming that it is daily except Sunday, indicates that you are getting close to 400 passengers per day on the two systems, according to the number you show for the month of December. And you are competing with yourself—in other words, the bus line. Did you show a substantial increase in the number of passengers carried after you inaugurated the bus service or has it just been a transfer from rail to bus?

Mr. MacMillan: There was a substantial increase.

Mr. Vaughan: Are you referring to the information that I tabled with the Committee a month ago?

Mr. Benjamin: No, I was just referring to the report here.

Mr. Vaughan: Oh, I see.

Mr. Benjamin: According to the report on page 17, 6,300 passengers were carried by bus and 3,378 by rail during the month of December. You inaugurated the bus service on December 1, I gather.

Mr. Vaughan: That is right, December 2.

Mr. Benjamin: Do you have any figures at hand for December of the previous year when the rail service only was operating?

Mr. Vaughan: Yes. I do not have these figures right at my hand. But when we were here a month ago I did table some bus carryings and train carryings and also some other variations of the statistics.

Mr. Benjamin: Is that evidence available? Well, I can look into it later anyway. I just wondered if you had them readily. Your passengers per day are more than one bus will carry. I was finding it difficult to reconcile the two figures, bus versus rail.

• 1630

Mr. Vaughan: There has been an increase in the use. I have the March figures here, if that would be of any help.

Mr. Benjamin: All right.

Mr. Vaughan: Again it is in my own handwriting, if you will bear with me for a moment. In March the train carryings were

[Interprétation]

M. Benjamin: Monsieur le président et monsieur MacMillan, je voudrais demander le nombre de passagers par autobus et le nombre de passagers par train. C'est quotidien, donc vous avez près de 400 voyageurs par jour pour les deux moyens de transport selon le nombre indiqué pour le mois de décembre. Vous faites concurrence vous-même avec le service des autobus? Est-ce qu'il y a eu une augmentation marquée du nombre de voyageurs ainsi transportés depuis l'inauguration des services par autobus ou y avait-il juste un transfert?

M. MacMillan: Il y a eu une forte augmentation.

M. Vaughan: Vous parlez des renseignements que j'ai déposé auprès du Comité il y a un mois?

M. Benjamin: Non, je me rapporte seulement à votre état.

M. Vaughan: Je vois.

M. Benjamin: Selon la page 17, 6,300 voyageurs ont été transportés par autobus au cours de décembre par rapport à 3,378 par train au cours de la même période. Cela a été mis en service le 1^{er} décembre, je pense.

M. Vaughan: C'est juste, le 2 décembre.

M. Benjamin: Est-ce que vous avez la statistique pour le mois de décembre de l'année précédente, lorsqu'il n'y avait que le service par train.

M. Vaughan: Je n'ai pas les renseignements maintenant mais, j'ai déposé ces renseignements il y a un mois lorsque j'étais ici. Il s'agissait du nombre de voyageurs par autobus, par train et d'autres variantes de cette statistique.

M. Benjamin: Les chiffres sont-ils disponibles? Je peux m'y rapporter plus tard, je veux simplement savoir si vous les aviez comme ça à la portée de la main. Vous avez plus de voyageurs par jour que le nombre de voyageurs que peut transporter un autobus. Je trouve qu'il est difficile de réconcilier les chiffres de l'autobus par rapport au train.

M. Vaughan: Il y a eu une augmentation dans la fréquentation, j'ai les chiffres ici, si cela peut vous être utile.

M. Benjamin: Bon, d'accord.

M. Vaughan: C'est ma propre écriture, si vous pouvez juste attendre un instant. En mars, le nombre transporté par train était de

[Text]

2,549. In the same month the bus carryings were 9,309. I do not have the figures yet for April, but a sampling they say they took in April would show continuation of the increase in the bus carryings. Of course the airline strike is having an effect on the situation at this particular time because people are using whatever means they can to meet commitments that they may have made. Therefore there is a bulge in everything at this particular moment.

Mr. Benjamin: Well, that is 150 passengers each way on the bus, 31 days in March, 300 passengers on a bus round-trip. There must be a lot of people getting on and off it, not necessarily all trans-island traffic. And you are only getting about 40 passengers from the rail end each way each day.

Mr. Vaughan: Yes. In our latest Canadian National time-table on page 3, and Mr. Smith will see that you get one of these if you do not have it, you will see the schedules of the train and bus services.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman and Mr. MacMillan, would you agree that most years, certainly since 1952 and probably a number of years before that, the taxpayers of the country have not been called upon to pay for operating costs of the railway?

Mr. MacMillan: Yes, that is right.

Mr. Benjamin: That anything that Parliament has voted has been to pay off bonded indebtedness.

Mr. MacMillan: Yes, that is right.

Mr. Benjamin: I just wanted to get that straight. Too many of the public seem to think that the taxpayers are paying for the operations of the CNR but most years this has not been the case.

You used to have pool trains, combinations of equipment of both railways. Do you still have any pool trains?

Mr. MacMillan: No, we do not anymore.

Mr. Benjamin: This is further to some of Mr. Skoberg's questioning. In your opinion, do you feel that on the main transcontinental line of your competitor, the CP, there is more passenger business to be had than they are presently getting?

Mr. MacMillan: Oh, I could not express an opinion on that.

[Interpretation]

2,549 par rapport à 9,309 voyageurs en bus pour la même période. Je n'ai pas la statistique pour le mois d'avril, mais un échantillonnage pris au mois d'avril nous montre une augmentation continue pour l'autobus et bien entendu je devrais ajouter qu'il y a eu aussi la grève de la ligne aérienne a une certaine influence à ce moment parce qu'on utilise tous les moyens de transport qu'on peut utiliser pour répondre aux engagements ce qui change la situation en ce moment.

M. Benjamin: Cent cinquante aller-retour pour chaque voyage en bus pendant 31 jours au mois de mars, trois cents voyageurs aller-retour. Il doit y avoir un grand nombre de personnes qui descendent et qui montent à mi-chemin; ce ne sont pas nécessairement des gens qui font tout le circuit. Il y a seulement environ quarante passagers par train pour l'aller chaque jour.

M. Vaughan: Oui. On me rappelle que dans le dernier horaire du National Canadien à la page 3, monsieur Smith s'assurera à ce que vous en ayez un, si vous n'en avez pas déjà, vous voyez l'horaire du service par train et des services par autobus.

M. Benjamin: Monsieur le président et monsieur MacMillan, êtes-vous d'accord avec moi que pour la plupart des années sûrement depuis 1952, peut-être même avant cela, les contribuables du pays n'ont pas dû assumer les frais d'exploitation des chemins de fer.

M. MacMillan: C'est juste.

M. Benjamin: Tout ce que le Parlement a décidé c'est de rembourser les obligations.

M. MacMillan: Oui, c'est juste.

M. Benjamin: Je voulais juste rectifier cela parce que le public croit que les contribuables payent pour l'exploitation du National Canadien, mais pour la plupart des années ce n'était pas ainsi. Vous aviez habituellement un service voyageur en commun et des combinaisons des installations pour les deux compagnies. Vous en avez encore?

M. MacMillan: Il n'y en a plus.

M. Benjamin: J'aimerais donner suite à certaines questions de M. Skoberg. Selon votre avis, la principale ligne transcontinentale de votre concurrent, le CP, croyez-vous qu'on pourrait avoir plus de voyageurs le long de cette route qu'on en a en ce moment?

M. MacMillan: Je ne saurais vous le dire.

[Texte]

Mr. Benjamin: Well, I am extremely interested in this matter of discussions and research going on between the two railways and the CTC. Have these discussions covered the two railways integrating their passenger services?

Mr. MacMillan: I am quite certain that that will be looked into. It inevitably will. What we are trying to do is to formulate a network that does provide what is required in this country. How it will come out is difficult to say.

Mr. Benjamin: I wish you luck in this. Frankly I must submit that the service provided by your competitor is of such a minimal nature it seems to me that the whole business of service being provided by the railway system is just not there and that the CNR is going to have to pick up the slack. I would like to see one of your transcontinental routes running over that CPR mainline to Calgary and Banff to show them how to run a railway.

One additional point on the matter of mishaps. Do you carry any insurance, not only passenger liability but also equipment replacement and so forth for mishaps?

• 1435

Mr. MacMillan: No, we are self-insured. We have our own reserve funds.

Mr. Benjamin: I think that is all I have on passengers.

The Chairman: Mr. Perrault.

Mr. Perrault: Mr. Chairman, I received a report from Vancouver over the past two days that the grain ships are waiting in the harbour for loading again and there seem to be additional difficulties with respect to getting the wheat to the coast. This question may have been asked earlier—I may have been absent. I know that we are talking about passenger service, but I wonder if there is any information in today that will serve to clarify the picture.

Mr. MacMillan: There is information because I get this information every morning, but I do not have it here, unfortunately.

Here is a report dated May 7 as of May 5, so it is not very far out. There were 17,347,000 bushels of grain in the elevators in Vancouver that morning at 5 o'clock. There were also in total roughly 2,350 cars under load there. Now I am adding the two railways because they are both loaded with grain—2,314 was the actual number of cars that were on hand.

[Interprétation]

M. Benjamin: Je m'intéresse beaucoup à cette question de discussions et de recherches qui se poursuivent entre les deux chemins de fer et la Commission canadienne des transports. Est-ce que ces entretiens tiennent compte de la possibilité de voir les deux lignes ferroviaires intégrées à leur service?

M. MacMillan: Je suis sûr qu'on étudiera cette possibilité. Mais ce que nous essayons de faire c'est de préciser un réseau qui assurera le service requis dans ce pays. Comment cela se présentera, est assez difficile de le dire maintenant.

M. Benjamin: Alors bonne chance. Sincèrement je dois reconnaître que le service assuré par votre concurrent est de nature minimale tel que le service assuré habituellement par un service ferroviaire ne s'y trouve pas. Il est inexistant. J'aimerais voir qu'une de ces lignes transcontinentales passe par Calgary et Banff pour qu'on leur montre une exploitation de chemin de fer. Une autre question simplement pour ce qui est des accidents, est-ce que vous avez de l'assurance non pas simplement pour la responsabilité à l'égard des voyageurs mais pour le remplacement des installations et ainsi de suite à la suite des accidents.

M. MacMillan: Non, nous avons notre propre caisse de réserve.

M. Benjamin: C'est tout pour l'instant.

Le président: Monsieur Perrault.

M. Perrault: M. le président, j'ai reçu un rapport de Vancouver au cours des deux derniers jours disant que les navires de blé attendent dans le port pour le chargement de blé et il semble se présenter d'autres difficultés concernant l'acheminement du blé vers le littoral du Pacifique. La question a peut-être déjà été posée mais je n'y étais pas. Je sais que nous parlons du service voyageur, mais je me demande s'il y a des renseignements pour mettre au clair la situation.

M. MacMillan: Oui, il y a des renseignements parce que je les obtiens tous les matins, mais malheureusement, je ne les ai pas ici. Ce rapport est celui du 7 mai, donc ce n'est pas tellement ancien. Au 5 mai, il y avait 17,347,000 boisseaux de céréales dans les silos à Vancouver ce jour-là à cinq heures du matin. Il y avait aussi au total 2,350 wagons en proie d'être chargés à cet endroit-là. Pour les deux chemins de fer qui prennent des chargements de blé, 2,314 est le chiffre précis de wagons disponibles.

[Text]

Just for your own information, they cleared five ships, totalled 733,000 bushels, there were four ships on hand and nine more were due. That was the current position as of that time, so that if you take an average of 2,000 bushels in addition to the 17 million, there were almost 22 million bushels of grain there, but maybe the wrong grades.

As I explained to you, Mr. Horner and I had a long and very interesting discussion about this. We have had on hand in Vancouver together a very substantial amount of grain for a long period of time, but it may not be loaded to the proper grade, and I have the figures here to the end of April—for months ahead of that.

Mr. Benjamin: A supplementary, Mr. Chairman. What kind of co-ordination and co-operation is there? Does the Wheat Board keep you, the railways, informed as to the kinds and quantities of grades required and where the shipping orders are for which grade? Do they keep you up to date on this?

Mr. MacMillan: Well, there is continuing liaison on these matters and it may be that the situation is very fluid and changes very quickly; that may be what is the problem. There are two groups, and I am sure you are all familiar with this. There was recently established the Canada Grains Council, and this is one of the problems, together with the whole of the grain operation, that are going to be dealt with. In addition to that, there is a committee which meets very frequently at regular intervals, I think once a week in Winnipeg, at which are present representatives of the two railways for Western Canada and the Wheat Board and the grain trade itself, and they discuss the conditions arising and likely to arise. They try to plan intelligently and it goes along very well 90 per cent of the time.

• 1640

Mr. Benjamin: May I make a suggestion, Mr. MacMillan. It seems to me that there are too many channels for this to go to. I think you are quite correct when you say the thing is fluid and very often changes quickly. Is there not some way in which, if necessary, a direct communications network could be set up between a Wheat Board official and your division chief dispatchers?

For example, at this moment 4.5 million of No. 2 Northern Wheat are needed in Vancouver. I am sure that with your communica-

[Interpretation]

Pour votre gouverne, ils ont chargé 5 navires avec 733,000 boisseaux, il y avait 4 navires en disponibilité et 9 autres étaient censés arriver. Telle était la situation alors. Donc si vous prenez une moyenne d'environ 2,000 boisseaux en plus de 17,000,000 il y avait près de 22,000,000 de boisseaux de céréales à cet endroit, mais ce n'est peut-être pas la bonne catégorie.

Comme je vous l'ai expliqué, M. Horner, et moi, nous avons eu un long entretien à ce sujet. Nous avons eu en disponibilité à Vancouver une quantité considérable de céréales pendant une longue période de temps qui n'étaient peut-être pas chargées parce que ce n'est pas les céréales appropriées. J'ai les chiffres jusqu'à la fin d'avril, et pour les mois précédents.

M. Benjamin: Une question complémentaire, monsieur le président. Quel genre de collaboration et de coordination y a-t-il? Est-ce que la Commission du blé renseigne les chemins de fer quant aux sortes et aux quantités requises et quant à l'expédition de quelle catégorie? Est-ce qu'ils vous donnent toujours les derniers renseignements disponibles?

M. MacMillan: Il y a toujours des rapports très étroits à ce sujet. Il se peut que la situation soit très vague et change très rapidement. C'est peut-être là le problème, il y a deux groupes, je suis sûr que vous êtes tous au courant. Le conseil canadien des grains fut établi récemment et c'est un des problèmes avec l'ensemble des opérations de céréales qui fera l'objet de règlements. En plus, il y a un comité qui se réunit très souvent à intervalles réguliers. Je pense une fois par semaine à Winnipeg à laquelle assistent les représentants des deux chemins de fer pour l'ouest du Canada, la Commission canadienne du blé et les représentants du commerce du blé. Ils discutent des conditions au fur et à mesure où elles se présenteront et ils essaient d'établir certains programmes de façon intelligente. Dans 90 p. 100 des cas cela se présente très bien.

M. Benjamin: Est-ce que je pourrais faire une proposition, M. MacMillan. Il semble qu'il y ait trop de voies par lesquelles on doit passer et que la situation est vague et change trop rapidement. Est-ce qu'il n'y aurait pas la possibilité d'établir, s'il y a lieu, un réseau direct de communication entre les représentants de la Commission du blé et votre division.

En ce moment, par exemple, on a besoin de 4½ millions de boisseaux du n° 2 du Nord-Ouest à Vancouver. Je suis sûr qu'avec votre

[Texte]

tions network, on tape or on the wire at any given time over a period of 24 or 36 hours someone in the Wheat Board can be in almost immediate contact with your chief dispatchers in your divisions of western lines—X carloads of No. 2 Northern Wheat required. And I imagine you have as many cars sitting on wheels in various parts of western lines right now as there are at the moment at Vancouver waiting to be unloaded. You probably have another 2,300 cars loaded.

Mr. MacMillan: I just gave you the ones that were there.

Mr. Benjamin: Right. There would be at least that many en route I would imagine?

Mr. MacMillan: There are 4,000 more cars in transit.

Mr. Benjamin: Therefore, we are at the place in time now where we should try to find some way of switching out all the cars with No. 2 northern wheat and let the rest sit back where they are. A quick method of communication...

Mr. MacMillan: A better method is to load it specifically, and this can be done reasonably quickly if we get enough advance notice. However, we get into trouble, and again, Mr. Horner and I were talking about this, with the quota system and going in and taking grain out of the specific subdivisions where there is grain of the type and grade available. That has had to be done on occasion and it is done on the instructions of the Wheat Board because they need it and they need it right now. There are periods of time when we have instructions only to take No. 2 Northern or something of that nature. Mr. Bowra has just told me that we do now have an order for No. 2 Northern.

Mr. Benjamin: You move it in preference to any other grade?

Mr. MacMillan: Yes.

Mr. Bowra: That is the only order there is now. The outstanding orders for others have been withdrawn and the order that now stands is for No. 2 northern only for the West Coast.

Mr. Benjamin: I am not certain of this but I suspect it is possible or very probable that a lot of the present difficulty will not be so much the railways' fault this time, but that a lot of the wrong grades have been loaded by grain companies.

[Interprétation]

réseau de communications où tout est enregistré ou téléxé, quelqu'un de la Commission du blé, pendant une période de 24 ou de 36 heures, puisse communiquer à peu près immédiatement, entrer en contact avec votre expéditeur dans vos divisions des lignes de l'Ouest pour dire qu'on a besoin de tant de wagons de la catégorie n° 2 du Nord-Ouest. Je m'imagine que vous avez autant de wagons qui attendent sur différentes voies de l'Ouest en ce moment qu'il y en a à Vancouver qui attendent pour être déchargés. Vous avez probablement un autre 2,300 wagons à décharger.

M. MacMillan: Je viens de vous dire le nombre de ceux qui sont là.

M. Benjamin: Oui. J'imagine qu'il y en a au moins autant en route?

M. MacMillan: Il y a 4,000 wagons en transit.

M. Benjamin: Nous sommes donc au point en ce moment où nous devrions essayer de trouver un moyen de trier tous les wagons chargés de blé n° 2 du Nord et de laisser les autres où ils sont. Une méthode rapide de communication...

M. MacMillan: Une meilleure méthode est de le charger par catégorie, et cela peut être fait assez rapidement si on nous avertit assez d'avance. Toutefois, nous avons du mal, et de nouveau, M. Horner et moi en avons parlé, avec le contingentement on peut prendre les céréales d'une certaine subdivision où il y a une certaine catégorie et qualité en disponibilité. Cela a dû être fait à l'occasion et cela est fait suivant les directives de la Commission canadienne du blé lorsqu'on en a besoin et besoin immédiatement. Il y a des périodes où nous avons des directives de ne prendre que le n° 2 du Nord et des choses de ce genre. M. Bowra me dit qu'en ce moment nous avons une commande pour le n° 2 du Nord.

M. Benjamin: Alors vous l'expédiez de préférence aux autres catégories.

M. MacMillan: Oui.

M. Bowra: C'est la seule commande que nous avons maintenant. Les autres ont été retirées et maintenant nous n'avons qu'une commande pour le n° 2 du Nord.

M. Benjamin: Je ne suis pas sûr de cela, mais je soupçonne qu'il se peut que beaucoup des difficultés actuelles ne viennent pas tellement des chemins de fer en ce moment mais c'est que la société des céréales a chargé des catégories de grain dont on n'avait pas besoin.

[Text]

Mr. Bowra: The big chore is going to be to get these cars unloaded that obviously have No. 4 and No. 5 in them and get them back into circulation and load them up with No. 2.

Mr. MacMillan: You know, of course, this has been a very troublesome matter. There was a period, I think it was six or seven weeks ago, when I went to western Canada and looked at the grain situation on the ground myself. I also went to Vancouver where I spent three or four days. We did go back to Winnipeg and had conferences with the Wheat Board. Everything was in pretty good shape but it went sour again within the next week and I had to go right back to Winnipeg about it. However, it has not been because of lack of loaded cars at the export position.

The Chairman: Are you through with your questions, Mr. Perrault? Mr. Horner.

Mr. Horner: My questions deal with personnel and labour relations, Mr. Chairman.

The Chairman: Have we finished with the questions on passenger service?

Some hon. Members: Agreed.

The Chairman: Personnel and labour relations.

Mr. Horner: I was interested, Mr. MacMillan, in your replies to Mr. Skoberg's questions with regards to the effect of the bilingual bill and the bilingual problem on the passenger service. I see in your Annual Report on page 19 where 28,700 persons in your Company were included in various training programs including language courses. Could you break that down a little bit further? 28,000 is a lot. What percentage of them were just receiving language courses?

Mr. MacMillan: I will see if we have the actual figures for you, Mr. Horner. I might

[Interpretation]

M. Bowra: La grosse besogne sera de décharger ces wagons chargés évidemment de n° 4 et 5 et de les charger alors de n° 2 du Nord.

M. MacMillan: Il y a eu une période de, il y a 6 ou 7 semaines je pense, où je me suis rendu dans l'Ouest du Canada et j'ai vu ce qu'il en était, j'ai observé moi-même ce qu'il y en était pour les céréales à terre; je me suis même rendu à Vancouver où j'ai passé trois ou quatre jours. Nous sommes retournés ensuite à Winnipeg, nous avons eu des entretiens avec la Commission canadienne du blé et tout allait assez bien mais les choses se sont compliquées de nouveau la semaine suivante et j'ai dû retourner à Winnipeg. Mais ce n'est pas à cause du manque de wagons chargés au point d'exportation.

Le président: Est-ce que vous avez terminé vos questions M. Perrault? Monsieur Horner.

M. Horner: Je voudrais vous parler du personnel et des relations ouvrières, monsieur le président.

Le président: Est-ce que nous avons terminé l'étude du service-voyageur?

Des voix: D'accord.

Le président: Maintenant nous parlons du personnel et des relations ouvrières.

M. Horner: J'étais intéressé, monsieur MacMillan, à vos réponses aux questions de M. Skoberg en ce qui a trait au bill sur le bilinguisme et au problème de bilinguisme qui se présente pour le service-voyageur. Je vois dans votre rapport annuel, à la page 19, où 28,700 personnes de votre société furent incluses dans différents programmes de formation y compris des cours de langues. Pouvez-vous nous donner une ventilation plus détaillée? 28,700 c'est beaucoup. Quel pourcentage de ces personnes prenaient seulement un cours de langue?

M. MacMillan: Je vais voir si nous avons les chiffres précis pour vous monsieur Hor-

• 1635

tell you that these courses broadly embrace sales and customer relations. These are courses given to the sales personnel. We then have training of technical and non-technical skills. Some of these are in the shops and some are not. We also have managerial, administrative, and clerical techniques. Concerning academic upgrading, we have programs which enable our employees to participate in the extramural studies offered by

ner. Je pourrais vous dire que ces cours dans l'ensemble comprennent les ventes et les rapports avec les clients. Ce sont des cours donnés au personnel préposé aux ventes. Ensuite, nous avons des cours de formation pour les qualifications techniques et non-techniques. Certains se donnent dans les ateliers et d'autres pas. Nous avons aussi des cours sur les techniques administratives et cléricales, programmes académiques qui permettent à nos

[Texte]

universities from coast to coast. We then have fire prevention, first aid, and of course, our broad gauge apprentice program in the shops. Then there is language training in both English and French. Do we have anything else?

Mr. Vaughan: Yes, I will just skim over this and see if this is what you were looking for. In Montreal, courses are given by the Company's professional teachers. During 1968, 60 students from headquarters and from the St. Lawrence region received 6,000 hours of French language training. In Toronto there were 23 who took 1,900 hours of language training. There were 60-hour French language courses for training crews in charge of passengers. This was taught in Toronto, Montreal, and Halifax. A total of 178 took this course during the year. English instruction for those whose mother tongue is French is also provided. A course was designed by our own staff which concentrated on letter and report writing skills as well. In 1968, 68 received 2,000 hours of training. Is that the sort of thing, Mr. Horner, you are interested in?

Mr. Horner: Yes. That 28,000 looked like a large amount, and I just wondered what percentage...

Mr. Vaughan: Yes, as Mr. MacMillan was saying, there are many training courses that we have and they are all in that figure.

Mr. Horner: Mr. Vaughan and Mr. MacMillan, you are very familiar with the proposed Bill which I thinks has received first reading in the House of Commons?

Mr. Vaughan: Yes.

Mr. Horner: Would you say the CNR is definitely one of those departments and agencies of the Government of Canada and Crown corporations which this Bill will apply to?

Mr. Vaughan: Yes, I do not think there is any question about that.

Mr. Horner: There is no question about that. Clause 10 of the Bill goes on to say the following, and I am wondering just what your interpretation would be of its application to your business:

... Crown corporation established by or pursuant to an Act of the Parliament of Canada has the duty to ensure that at any office, location or facility in Canada

[Interprétation]

employés disons, de participer aux activités extramurales offertes par les universités d'un océan à l'autre. Ensuite, il y a les premiers secours, prévention des incendies, et bien entendu des programmes d'apprentissage dans les ateliers. Et ensuite, il y a des cours de langues dans les deux langues, en anglais et en français. Avons-nous autre chose?

Mr. Vaughan: Oui, j'ai autre chose. Voyons si c'est là ce que vous cherchez. A Montréal, des cours sont donnés par les professeurs professionnels de la société. En 1968, 60 étudiants du siège social et de la région du St. Laurent ont reçu 6,000 heures de formation en langue française. A Toronto, 23 ont pris 1,900 heures de formation linguistique. Des cours de 60 heures de langue française ont été donnés aux équipages responsables des passagers à Montréal, Toronto et Halifax. Un total de 178 ont suivi ce cours pendant l'année. Des cours en anglais pour ceux d'origine francophone sont aussi donnés. Un cours a été conçu par notre propre personnel qui porte sur la rédaction de lettres et de rapports. En 1968, 68 ont suivi 2,000 heures de formation. Est-ce là le genre d'information que vous désirez obtenir, monsieur Horner?

Mr. Horner: Oui. Je voulais simplement savoir quel était le pourcentage des 28,000. Cela semblait être considérable et je me demandais simplement quel pourcentage...

Mr. Vaughan: Oui, comme M. MacMillan disait, il y a bon nombre de cours de formation dont nous disposons et cela est inclus ici.

Mr. Horner: Monsieur Vaughan et monsieur MacMillan, vous connaissez très bien le Bill proposé qui a passé une première lecture à la Chambre des communes?

Mr. Vaughan: Oui.

Mr. Horner: Alors, diriez-vous que le National-Canadien est une de ces agences du gouvernement du Canada et sociétés de la Couronne qui sera visé par les dispositions de cette loi?

Mr. Vaughan: Oui, il n'y a aucun doute à cet égard.

Mr. Horner: Il n'y a aucun doute. L'article 10 du Bill dit ce qui suit. Je me demande quelle en est votre interprétation, quelle en sera votre interprétation et son application en ce qui vous concerne:

... Corporations de la Couronne, créées en vertu d'une loi du Parlement du Canada de veiller à ce que, si des services aux voyageurs sont fournis ou offerts dans un

[Text]

or elsewhere at which any services to the travelling public

I will paraphrase for a minute now so that you will understand my question. In any office in any location or facility in Canada you are going to have to comply with this Bill. Am I right in that interpretation?

Mr. MacMillan: Well, there is a...

Mr. Horner: Eventually. I imagine that a great deal of tolerance will be given over a period of time in order to work this out?

Mr. Vaughan: Yes, Mr. Horner, I do not have the Bill in front of me but I think in clause 10 there is another subsection, 10 (2) or 10 (3) if my memory serves me right, that gives a further interpretation of this, and it says where it is required or where the requirements of the travelling public demand.

Mr. Horner: It goes on to say where it is required by the travelling public. Yes.

Mr. Vaughan: Yes.

Mr. Horner: In a bilingual country it could be well argued by the travelling public that it would be required all across Canada, could it not?

Mr. Vaughan: I know you will bear with me and you do not want me to try to interpret the legislation. I am really trying to help you and comment on it. However, the Bill has only had first reading and we are looking at the statute itself. I presume at the proper time there will be a committee of Parliament that will deal with the legislation. If we are required to come to give our interpretations of the Bill, then we would be glad to come and...

Mr. Horner: I realize that and I do not want to place either you, Mr. Vaughan, or you, Mr. MacMillan, in any awkward position, but I do want to understand the Act very thoroughly before I as a legislator pass judgment on it. In your rough and quick interpretation of it is it going to have to be applied in every office in every location? Would it be fair to say that very shortly—and you must have discussed this with the unions in your labour and employee relations—one of the prime requirements will be, particularly for office work—maybe not for section hands, and I use those two to distinguish between the various groups clearly as to what I am referring to—that the applicant be bilingual?

[Interpretation]

bureau ou autre lieu de travail, au Canada ou ailleurs...

Je vais paraphraser ici un peu pour voir si vous comprenez très bien ma question: dans tout bureau, emplacement ou pour tout service au Canada, vous devrez vous en tenir aux dispositions de cette loi. C'est juste?

M. MacMillan: Eh bien, il y a...

M. Horner: Je voulais savoir quelle tolérance il y aura.

M. Vaughan: Oui, monsieur Horner, je n'ai pas le Bill ici mais je pense que dans cet article 10 il y a un autre paragraphe, 10(2) ou 10(3) si je me souviens bien, qui donne une autre interprétation où l'on dit là où c'est requis ou suivant les exigences du public voyageur.

M. Horner: Oui, lorsque le public voyageur l'exige.

M. Vaughan: Oui.

M. Horner: Mais dans un pays bilingue, on peut très bien prétendre, et le public voyageur peut très bien prétendre, alors, que ce sera requis partout au Canada, n'est-ce pas?

M. Vaughan: Et bien, enfin, je sais que vous ne voulez pas que j'essaie d'interpréter la législation maintenant. J'essaie de vous aider en faisant des commentaires, mais le Bill a simplement franchi la première étape de la première lecture. Nous sommes à étudier la loi-même. J'imagine qu'au moment voulu, il y aura un comité du Parlement qui sera constitué pour étudier cette législation. Si nous devons venir témoigner, donner notre interprétation du Bill, nous nous ferons un plaisir de venir.

M. Horner: Je me rends compte et je ne veux, disons, vous placer dans une situation délicate, vous, monsieur Vaughan et M. MacMillan. Je veux très bien comprendre la loi en temps que législateur, avant de l'adopter. Suivant votre interprétation rapide de la question, faudra-t-il l'appliquer dans chaque bureau? Serait-il juste de dire que d'ici peu, j'imagine que vous en avez parlé avec les syndicats au cours de vos relations patronales-ouvrières, une des premières exigences sera, surtout pour le travail de bureau, peut-être pas disons pour le personnel manuel, deux catégories que j'ai établies pour faire une distinction entre les différents groupes en question, que le requérant soit bilingue?

[Texte]

Mr. MacMillan: There is a degree of bilingualism. If that is the law, the Canadian National will comply with the law.

Mr. Horner: Mr. Vaughan, would you suggest, or would it be correct to say that in the bilingual districts set up under the act, your signals and the operation and the maintenance will also have to be of a bilingual nature? Certainly your orders will, but I am thinking more of your signals, your radio and this sort of thing.

Mr. Vaughan: Without referring to the legislation, I would like to give these comments unofficially. I do not think that the legislation as I have read it really applies to the sort of thing you are speaking about.

Mr. Horner: You do not think so, even in the bilingual districts? I am not talking about...

Mr. Énard: Mr. Chairman, on a point of order, I do not like to take anyone's opportunity to discuss anything before this Committee but I think Mr. Horner is going too far. We will have ample opportunity to discuss this in the House and there is no use in discussing the application of this law now. I do not see why we have these questions and answers at this time.

Mr. Horner: I am not going to offend my friend; he has been very co-operative with me over the years. If I am offending him...

Mr. Énard: No, I am not offended in the least.

Mr. Horner: I just want to pass our vote on the legislation through knowledge, not through ignorance; and I want to know the application of it.

Mr. Skoberg: Mr. Chairman, I can see no reason why it should be out of order.

Mr. Horner: I was dealing with the section dealing with this question. Another question comes to mind out of this section, and for hon. members who wish to look at it it is on page 19. I see where you have made a special early retirement plan for some 1,500 employees. Were any of these retirements in any way because of the language problem, where some could not meet the requirements of the office? I do not want the exact figure; just give me a rough estimate.

Mr. MacMillan: This opportunity, Mr. Horner, was extended to all employees of the railway without being limited at all to class or qualifications. Those who accepted the offer just accepted it.

[Interprétation]

Mr. MacMillan: Il y a divers degrés de bilinguisme. Si la loi l'exige, le National-Canadien se soumettra à la loi.

Mr. Horner: Est-ce que vous proposeriez ou est-ce qu'il serait juste de croire que dans les districts bilingues établis par la loi, les signaux, le fonctionnement et l'entretien devront être bilingues. Vos directives le seront, mais je pense plus à la signalisation et à la radio et à ce genre de choses.

Mr. Vaughan: Sans me reporter à la mesure législative, j'aimerais faire ces commentaires de manière officielle. Je ne crois pas vraiment que cette mesure législative, telle que je l'ai lue, s'applique aux questions dont vous faites mention.

Mr. Horner: Vous ne le croyez pas, même dans les districts bilingues. Je ne parle pas...

Mr. Énard: J'invoque le règlement. Je n'aime pas empêcher quiconque de discuter de la question dans cette enceinte, mais je pense que monsieur Horner va trop loin. Nous aurons amplement l'occasion de discuter de cette question à la Chambre et il est inutile de parler de l'application de la loi en ce moment. Je ne vois pas la raison de ces questions et réponses, pour l'instant.

Mr. Horner: Je ne veux pas offenser un ami qui a toujours su collaborer avec moi au cours des années. Si je le fais...

Mr. Énard: Je ne suis aucunement offensé.

Mr. Horner: Je veux voter sur cette législation en toute connaissance de cause et non pas dans l'ignorance. Je veux en connaître son application.

Mr. Skoberg: Je ne vois pas pourquoi cela devrait être déclaré irrecevable.

Mr. Horner: Je parlais de l'article qui traite de cette question. Une autre question qui ne relève pas de cet article et pour ceux que cela intéresse, cela se trouve à la page 19. Je vois que vous avez mis au point un programme de retraite hâtive pour quelques 1,500 employés. Est-ce que certaines retraites sont attribuables à un problème de langue, où la personne ne pouvait pas répondre aux exigences du bureau. Je ne veux pas de chiffre précis, simplement une évaluation approximative.

Mr. MacMillan: Cette occasion a été offerte à tous les employés des chemins de fer quelle que soit leur catégorie et leurs qualités. Certains ont accepté l'offre.

[Text]

• 1655

[Interpretation]

Mr. Horner: Mr. Chairman, what offer was made to all railroad employees? To what age groups, and what were the conditions of it?

Mr. MacMillan: They were people of age 60 and up—to 65 years.

Mr. Horner: How did this affect their pension? It used to be that the number of years of service had to total 85, was it? This was reduced by 5 years. What was the effect of that?

Mr. MacMillan: What you are referring to, I think, is the combination of age and service which entitled an individual to apply for early retirement.

Mr. Horner: Yes.

Mr. MacMillan: Then we had a discount per year by which his attained age was under age 65, so it was slightly reduced.

Mr. Horner: The 85 figure would be slightly reduced.

Mr. MacMillan: No, no. The 85 was the condition precedent to getting the pension. He would not get the same pension as he would have received if he had continued to work until age 65. But the offer that we made in this program was to permit him to elect to retire without the discount. I am trying to find the exact language of it. In addition to that we paid the employee four months' salary at age 60, or up to \$2,000, depending on his rate of pay. If he was between 61 and 62, his dislocation allowance—that is the additional allowance—was limited to three months' earnings, not exceeding \$1,500. At age 62 to 63 he was given two months' earnings, not exceeding \$1,000, and at age 63 to 64 he was given one month's earnings but not exceeding \$500. There were 1,510 employees who took advantage of it. The average age we estimated of those who took advantage was 62 years three months, the way it worked out.

Mr. Horner: Mr. MacMillan, would it be fair to ask you when your next contract will fall due and with what union? I see there is something about it on page 18.

Mr. Vaughan: We have just concluded agreements with all the major unions.

Mr. Horner: Were they two-year agreements?

M. Horner: Quelle était cette offre? A quelle catégorie d'âge appartenaient ces employés et sous quelles conditions a-t-on fait ces offres?

M. MacMillan: Des personnes dont l'âge variait entre soixante et soixante-cinq ans.

M. Horner: Comment cela a-t-il influencé leur pension? D'habitude, le nombre total des années de service devait donner quatre-vingt-cinq ans, n'est-ce pas? Cela a été réduit de cinq ans. Quel en a été la conséquence?

M. MacMillan: Vous parlez, je crois, de la combinaison de l'âge et du service qui donnait droit à une personne de demander une retraite anticipée.

M. Horner: Oui.

M. MacMillan: Il y a alors eu un escompte par année inférieure à soixante-cinq ans. Il y a donc eu une légère réduction.

M. Horner: Le chiffre quatre-vingt-cinq serait légèrement réduit.

M. MacMillan: Non, 85 était la condition préalable. Il n'aurait pas la même pension qu'il aurait reçue s'il avait poursuivi son travail jusqu'à soixante-cinq ans. Mais seulement l'offre avait pour but, dans ce programme, de lui permettre de décider de se retirer sans cet escompte. J'essaie de trouver les mots exacts. En plus nous avons donné à l'employé quatre mois de salaire à l'âge de soixante ans ou jusqu'à concurrence de \$2,000 suivant le salaire. S'il avait entre soixante-et-un et soixante-deux ans, cette allocation de changement, l'allocation additionnelle ne représentait que trois mois de salaire n'excédant pas \$1,500. A l'âge de soixante-deux et soixante-trois ans, il recevait deux mois de salaire ne dépassant pas \$1,000, et à l'âge de soixante-trois et soixante-quatre ans, un mois de salaire, n'excédant pas \$500. 1,510 employés ont bénéficié de ce programme. On évalue la moyenne d'âge prévue de ceux qui ont profité de ce programme, à soixante-deux ans et trois mois.

M. Horner: Monsieur MacMillan, pourrais-je vous demander quand votre prochain contrat sera échu et avec quel syndicat? J'y vois quelque chose à ce sujet à la page 18.

M. Vaughan: Nous venons de conclure des ententes avec tous les principaux syndicats.

M. Horner: S'agissait-il d'une entente de deux ans?

[Texte]

Mr. MacMillan: Yes, they were for two years. We do have agreements embracing just a few men that are falling in pretty well all the time.

Mr. Horner: I just meant the major ones—the trainmen, the non-ops and so on.

Mr. MacMillan: They run until basically December 31, 1970.

Mr. Horner: Would it be fair to ask you to give the Committee some idea whether or not the language problem caused you any difficulty in your wage negotiations with those unions?

Mr. MacMillan: I do not think it arose, Mr. Horner.

Mr. Horner: I see. Under clauses 9 and 10 of the bill, Mr. Vaughan and Mr. MacMillan, could you give the Committee some idea whether or not a president or vice-president of the CNR would have to be bilingual?

Mr. Vaughan: We will have to wait and see what the statute provides.

Mr. Perrault: This is a highly sensitive line of questioning, Mr. Chairman.

Mr. Horner: Well, some people are sensitive.

Mr. Perrault: We do not have this legislation before us; it has not been properly debated yet and I think it is asking too much of any witness to come before this Committee to interpret a measure which as yet has failed to be enacted. I do not think we are profiting this Committee's deliberations very much at all.

• 1700

The Chairman: Are you through, Mr. Horner?

Mr. Horner: I am through for the time being but put me down for later.

The Chairman: Mr. Émard.

Mr. Émard: Mr. Chairman, I am interested in one particular phase of the pension plan. We are all concerned about the financial difficulties experienced by the pensioners all over Canada because of the constant increase in the cost of living. Many pensioners who retired some years ago with an adequate pension now find it impossible to live on it. I know that this condition is not particular to railways.

[Interprétation]

Mr. MacMillan: Oui. Il y en a pour seulement quelques hommes qui tombent bien...

Mr. Horner: Je voulais simplement parler des grands syndicats, des cheminots, ceux qui ne s'occupent pas des opérations etc.

Mr. MacMillan: Cela va jusqu'à 31 décembre 1970.

Mr. Horner: Puis-je vous demander de donner au comité une idée du problème des langues? Ce problème existe-t-il, a-t-il causé des difficultés dans vos négociations de salaire avec ces syndicats?

Mr. MacMillan: Non je ne crois pas.

Mr. Horner: En vertu des articles 9 et 10, du projet de loi, monsieur Vaughan et monsieur MacMillan, pourriez-vous nous dire si le président ou le vice-président du CN devra être bilingue aussi?

Mr. Vaughan: Il faudra attendre pour voir ce que prévoit la mesure législative.

Mr. Perrault: Ce sont des questions assez délicates, monsieur le président.

Mr. Horner: Certaines personnes sont délicates.

Mr. Perrault: Nous n'avons pas la loi devant nous, elle n'a pas encore été vraiment débattue et je crois qu'on ne peut demander à un témoin de venir témoigner devant le Comité pour commenter une mesure législative qui n'est pas encore adoptée. Je ne crois pas que nous tirons vraiment profit des délibérations du comité.

Le président: Avez-vous terminé monsieur Horner?

Mr. Horner: J'ai terminé pour l'instant, mais mettez-moi sur la liste pour plus tard.

Le président: Monsieur Émard.

Mr. Émard: Monsieur le président, je m'intéresse à un aspect particulier du programme de pension de retraite. Nous sommes tous intéressés par les difficultés financières des retraités partout au Canada, par suite de l'augmentation continue du coût de la vie. Plusieurs retraités qui se sont retirés il y a quelques années avec des pensions suffisantes trouvent maintenant qu'il leur est impossible de vivre convenablement. Je sais que cette situation n'est pas tout à fait particulière aux chemins de fer.

[Text]

However, I would like to know if you are studying the adjustment of pensions to the cost of living for those who are already on pensions.

Mr. MacMillan: I think the real difficulty here is that the question to which you refer is really part and parcel of a much larger problem than affects the retired railway employees. Also, our pension plan is somewhat different from many other pension plans in that it has been for some years now a contributory plan. As a consequence, the pensioners who took advantage of the opportunity to contribute did provide themselves with more adequate pensions than they would otherwise have received if it was a non-contributory plan. I do recognize the matter that you raise is a matter of very great moment, but it is not one, really, that rests squarely and fairly on the shoulders of the Canadian National. It is a very much bigger problem, I think.

Mr. Émard: Is your plan a compulsory contributory plan?

Mr. MacMillan: Yes, it is now.

Mr. Émard: What is the percentage of salary which has to be contributed by every worker?

Mr. MacMillan: It is 6.5 per cent.

Mr. Émard: Is your plan managed by a joint committee of workers and management?

Mr. MacMillan: Yes, it is.

Mr. Émard: It is. Then it is not bargainable, is it?

Mr. MacMillan: No, we do not think it is.

Mr. Émard: Is there a portion of your plan available as loans to participants for housing? In other words, can some of your employees borrow from the plan in certain instances to build a house?

Mr. MacMillan: No. We had a pension plan many years ago where that was the situation but it was discontinued. I think it was 25 years ago.

Mr. Émard: In this report I see in English you have on page 44 "Reserve for Pension" and then in French you have "Réserve mathématique". Would this mean that the money which is supposed to be invested in the plan is not actually invested? Is this like the Civil Service plan for instance? It is on page 58.

[Interpretation]

J'aimerais toutefois savoir si vous étudiez la possibilité d'ajuster les pensions de retraite au coût de la vie, à ceux qui sont déjà à leur retraite?

M. MacMillan: Je crois que la principale difficulté ici c'est que la question que vous mentionnez, fait partie d'un problème beaucoup plus vaste que celui qui traite les retraités des chemins de fer. Notre régime de pension est aussi différent de plusieurs autres parce que depuis plusieurs années, c'est un régime contributoire. Par conséquent, les retraités qui ont pu profiter de l'occasion de contribuer, se sont assurés une meilleure pension que celle qu'ils auraient reçu autrement si le régime n'avait pas été contributoire. Je reconnait évidemment le fait que la question que vous soulevez est très importante mais en toute honnêteté, cela repose uniquement sur les épaules du CN. A mon avis, c'est un problème beaucoup plus vaste.

M. Émard: Est-ce que votre régime est obligatoire?

M. MacMillan: Oui, maintenant.

M. Émard: Quel pourcentage du salaire doit être alloué par l'employé?

M. MacMillan: 6½ p. 100.

M. Émard: Est-ce que votre régime est administré conjointement par les employés et la direction?

M. MacMillan: Oui.

M. Émard: Et alors, cela ne fait pas l'objet de négociations?

M. MacMillan: Non, pas à notre sens.

M. Émard: Est-ce qu'il y a une partie de votre régime qui peut être prêté aux participants, à des fins domiciliaires? En d'autres termes, est-ce que certains de vos employés peuvent emprunter de la caisse pour se construire une maison?

M. MacMillan: Non. Nous avons un régime de pension il y a plusieurs années, mais on l'a interrompu. Il y a vingt-cinq ans, je crois.

M. Émard: Dans le rapport, je vois en anglais à la page 44 «Reserve for Pension» et en français «Réserve mathématique». Est-ce que cela veut dire que l'argent qui est sensé être investi dans le régime n'est vraiment pas investi? Est-ce que cela ressemble à la caisse de retraite pour les fonctionnaires? En français, c'est à la page 58.

[Texte]

Mr. MacMillan: If you will look on the same page, but down about two inches, there is a subheading, "Represented by" and this is in blue ink, and beside that is "investments". Here you will find the manner in which this reserve is, in fact, invested. The first item is Bonds at \$326,987,246; then mortgages—at amortized value \$207,635,476; stocks—at cost,

• 1705

\$196,050,459; short term investments—at cost \$4,200,000; and then the other items tying down to a figure of \$743,321,000.

Mr. Émard: How much money of this plan is invested with the CN?

Mr. MacMillan: With the CN? None of it.

Mr. Émard: There is none?

Mr. MacMillan: No. Other than that we have, for example, our bonds of Canada and/or various provinces of Canada and, I think, certain municipalities, or bonds guaranteed by Canada or by provincial governments.

Mr. Émard: There is an item "Net earnings on investments" and it is stated there at \$39 million. Is this the complete earnings on the investment?

Mr. MacMillan: That is correct, sir.

Mr. Émard: Do you not think, if you relate the figure of \$39 million to \$1.414 billion, that the rate of return is rather low?

Mr. MacMillan: Yes it is, but it is not related to that; it is related to \$734 million.

Mr. Émard: Would you explain? I do not understand it.

Mr. MacMillan: The cash is represented by the investments which I read out to you and which total \$734,947,000. I should have added the others when we talk about the cash. The cash is actually \$743,321,000 and the yield on that is \$39,214,000.

Mr. Émard: Where is the difference between this and the \$1.414 billion?

Mr. MacMillan: The difference between the two represents the extent to which the pension fund is not fully funded, and it is represented by a promissory note from the Canadian National Railway in respect of this unfunded liability which is estimated actuarially on October 1, as being \$675 million. That is referred to in the statement; that is the second last figure on the statement, \$675 million on

[Interprétation]

M. MacMillan: Si vous voulez regardez à la même page mais un peu plus loin, deux pouces mettons plus bas, vous avez en bleu, «Répartition de l'actif» et à côté de cela vous avez «Placements». Vous voyez la façon dont la réserve est placée en réalité. Il y a «Obligations» pour un montant de \$326,987,246 ensuite «hypothèques», valeur amortie,

\$207,635,476, «actions», valeur d'achat, \$196,050,459; «placements à court terme», valeur d'achat, \$4,274,355 et les autres postes qui atteignent 743,321,000.

M. Émard: De cette caisse, combien d'argent est placé au CN?

M. MacMillan: Rien.

M. Émard: Rien.

M. MacMillan: C'est cela, l'argent est placé ailleurs. Il y a par exemple les obligations du Canada et des diverses provinces du Canada, et de certaines municipalités je crois bien, ou des obligations garanties par le gouvernement fédéral ou par les provinces.

M. Émard: Il y a le poste «Revenu net des placements» qui s'élève à 39 millions de dollars. Est-ce que c'est tout le revenu des placements?

M. MacMillan: Oui.

M. Émard: Ne croyez-vous pas que si vous associez le chiffre 39 millions de dollars à 1,414 millions de dollars, le taux du bénéfice est plutôt faible?

M. MacMillan: Oui, mais il n'est pas relié à cela mais à 734 millions de dollars.

M. Émard: Pourriez-vous m'expliquer s'il vous plaît, je ne comprends pas.

M. MacMillan: L'argent est représenté par les placements dont je vous ai fait lecture et qui totalise \$734,947,000. J'aurais peut-être dû ajouter les autres quand nous avons parlé de l'encaisse. En fait le total est de 743,321,000 dollars, et alors son rapport est de \$39,214,000.

M. Émard: Où se trouve la différence entre ce chiffre et \$1,414,000,000?

M. MacMillan: Oui la différence entre les deux représente la mesure dans laquelle la caisse n'est pas entièrement consolidée et elle est représentée par un billet à ordre du CN, pour ce passif consolidé qu'on estime du point de vue actuariel, à 675 millions de dollars le 1^{er} octobre. On en fait mention dans l'état de compte. Il s'agit de l'avant dernier chiffre, 675 millions de dollars, pour lesquels la compa-

[Text]

which the company paid interest of 4 per cent. I do not have the exact figure. That is the difference. The two of them added together come to the global figure which you used in the beginning.

The Chairman: Mr. Émard, would you let Mr. Trudel ask a supplementary?

Mr. Émard: Yes.

Mr. Trudel: Mr. Chairman, on this funded amount of \$675 million, I also see in the Auditor's Report that you have a proviso that this has to be written off over the next 60 years. If my calculations are right you would have to write off, including this year, an amount in excess of \$10 million. Is this shown in your statement? I have not been able to find it in your statement.

Mr. MacMillan: It is there. Mr. Corner will explain it, Mr. Trudel.

Mr. Corner: Under the Pension Benefits Standards Act we are required to amortize this \$675 million over a 60-year period together with the interest in that period. Actually, our payments into the fund are about \$29 million in a year of which about \$2.9 million represents a reduction of this principal

• 1710

amount of \$675 million. The balance is the interest. As we progress through the years there will be more moneys applied against the principal and less interest so that at the end of the 60 years that should zero out.

Mr. MacMillan: That is shown on page 19.

Mr. Émard: Mr. MacMillan, what is the present rate of return on investment for this fund?

Mr. MacMillan: It is 7.7533 per cent.

Mr. Émard: Have you any suggestions about what could be done to help retired employees whose pension really does not permit them to maintain the same standard of living as they had at the time they retired?

Mr. MacMillan: That is very difficult for me. I really do not have any suggestions about this at all.

Mr. Horner: Why could that pension money not be touched at all. Could you give the Committee some idea?

Mr. MacMillan: Because the pension money is the basis upon which we will be paying the pensions that are now being paid and pen-

[Interpretation]

gnie verse des intérêts de 4 p. 100. Voilà la différence. Si vous additionnez les deux vous arrivez au chiffre global dont vous vous êtes servi au début.

Le président: Monsieur Émard, permettriez-vous à monsieur Trudel de poser une question complémentaire?

M. Émard: Oui.

M. Trudel: Sur cette somme consolidée de 675 milliards de dollars, je vois dans le rapport de l'Auditeur général, que cette somme doit être amortie au cours des soixante prochaines années. Si mes calculs sont exacts, vous devriez amortir plus de 10 millions de dollars, y compris cette année. Est-ce que cela est indiqué dans l'état financier? Je ne l'ai pas trouvé.

M. MacMillan: Oui. Monsieur Corner va vous expliquer ce qui en est.

M. Corner: En vertu de la Loi sur les normes des prestations de pension, nous sommes obligés d'amortir 675 millions de dollars au cours d'une période de soixante ans y compris les intérêts de la période. Nos versements à la caisse sont d'environ 29 millions de dollars par année à l'heure actuelle dont 2.9 millions

de dollars représentent une réduction de la somme totale. Le solde se trouve à être les intérêts. Au fur et à mesure que les années passent, il y a plus d'argent réservé au principal et moins à l'intérêt. A la fin des soixante ans, le chiffre sera de zéro.

M. MacMillan: Cela figure à la page 19.

M. Émard: Monsieur MacMillan, quel est le taux d'intérêt actuel des bénéfices sur les placements de cette caisse?

M. MacMillan: Je crois 7.7533 p. 100.

M. Émard: Avez-vous des suggestions à faire en vue d'aider les retraités dont la pension ne leur permet pas de maintenir le même niveau de vie qu'ils avaient au moment de leur retraite?

M. MacMillan: C'est très difficile pour moi. Honnêtement, je n'ai pas de propositions à faire à ce sujet.

M. Horner: Pourquoi ne peut-on toucher à l'argent de la caisse de retraite. Pourriez-vous donner une idée au comité?

M. MacMillan: Parce que la caisse de retraite est la base du versement des pensions que nous payons à l'heure actuelle, ainsi que

[Texte]

sions for the employees who are going to go on pension in the future.

Mr. Horner: Excuse me, Mr. Émard, if I might follow this up for a minute. Is there any fund building up of unclaimed pensions due to loss of contact, loss of...generally there is a fund that builds up from unclaimed pensions.

Mr. MacMillan: I am not familiar with that. There may be in most instances but our people are generally pretty eager to get their cheques.

Mr. Horner: I think even the Post Office Department here in Ottawa has an unclaimed fund and I know the Canadian Wheat Board has one. There generally is. I would not be a bit surprised if you have an unclaimed fund.

Mr. MacMillan: There may be one but it has never arisen for conversation. I have never heard it discussed.

Mr. Horner: Does Mr. Corner know anything about it?

Mr. Corner: I cannot think of any specific amount but I am sure those moneys would be returned to the fund if they have not been paid out.

Mr. Horner: Yes, but there would be a portion that could be redistributed to the \$25 a month pension boys who are pretty well up against it, for example.

Mr. Vaughan: But you have to look at the size of the unfunded liability of \$675 million. Part of the problem arises, I suppose, from the fact that many years ago some employees chose not to contribute to the plan and that now it is compulsory. Everybody entering service must belong to the plan and now we are dealing with moneys the contributors paid into the plan. These other basic pensions to which you refer arose out of the thirties and thirty-fives when the people chose not to contribute to the pension plan.

This is why it is difficult for the company to have any suggestions about this. What you are really then doing is attempting to distribute money of contributors to non-contributors. The fund is just not actuarially sound enough to be able to do that.

[Interprétation]

des pensions pour les employés qui prendront leur retraite plus tard.

M. Horner: Je m'excuse monsieur Émard, mais est-ce que je peux poursuivre un peu. Est-ce qu'il y a une caisse qui s'accumule de pensions non-réclamées en raison du manque de communication; normalement il y a une caisse de pensions non-réclamées.

M. MacMillan: Je l'ignore. Il se peut, mais nos gens d'habitude ont bien hâte de recevoir leur chèque.

M. Horner: Je crois que le ministère des Postes a une caisse de pensions non-réclamées ici à Ottawa et je sais que la Commission canadienne du blé en a une aussi. Il y en a ordinairement. Je ne serais pas surpris du tout si vous aviez une caisse de pensions non-réclamées.

M. MacMillan: Il y en a peut-être une, mais cela n'a jamais été soulevé au cours de la conversation. Je n'en ai jamais entendu parler.

M. Horner: Est-ce que monsieur Corner le saurait?

M. Corner: Je ne puis songer à une somme précise, mais je suis sûr qu'il y aurait certaines sommes qui seraient remboursée à la caisse si elles n'ont pas été versées.

M. Horner: Oui, mais il y aurait une portion que vous pourriez par exemple répartir, je songe aux gens qui reçoivent \$25 par mois en pension, par exemple et qui ont de la misère.

M. Vaughan: Oui, mais il faut tout de même examiner la grosseur de la dette non-fondée de 675 millions de dollars. Une partie du problème provient, je suppose, du fait qu'il y a plusieurs années, certains employés ont décidé de ne pas contribuer au régime de pension et que maintenant c'est obligatoire. Tout le monde qui entre en service doit nécessairement contribuer et maintenant nous parlons de fonds qui proviennent de ceux qui contribuent au régime. Ces pensions fondamentales, auxquelles vous avez fait allusion, remontent aux années trente et trente-cinq alors que les gens avaient décidé de ne pas contribuer au régime de pensions.

C'est la raison pour laquelle il est très difficile pour la compagnie maintenant de vous suggérer quoi que ce soit à ce sujet. Ce que nous ferions alors ce serait d'essayer de répartir l'argent de ceux qui ont contribué à ceux qui n'ont jamais contribué. En fait la

[Text]

[Interpretation]

caisse n'est pas suffisamment saine du point de vue actuariel pour le faire.

The Chairman: Mr. Trudel.

Le président: Monsieur Trudel.

Mr. Trudel: Mr. Chairman, when was this contribution from the employees started? I understand it was on a non-contribution basis for a good many years and that some 30,000-odd people are now receiving pensions but that a good portion of them have not contributed to this fund. Would you know the year that this was started, where it was a question not of choice but of obligation to participate in this pension fund?

M. Trudel: Monsieur le président, quand la contribution de la part des employés a-t-elle commencé? Si j'ai bien compris, le régime était non-contributoire pendant un certain nombre d'années et que quelque 30,000 personnes reçoivent maintenant des pensions, mais une bonne partie de ceux-ci n'ont pas contribué à la caisse. Auriez-vous l'année exacte où on a commencé, où c'était non plus laissé au choix mais obligatoire?

Mr. MacMillan: In the modern pension funds the first opportunity to contribute arose in 1935 and then the pension plan was changed. There were modifications of one kind and another. In 1952 it underwent a major change and we conducted a large campaign to try to bring about voluntary contribution to the plan and this was partially

M. MacMillan: Dans les régimes modernes de pensions la première occasion est arrivée en 1935 pour contribuer et alors le régime de pensions a été modifié. Il y a eu des modifications d'une façon ou d'une autre. En 1952 on a effectué des modifications majeures et nous avons eu une vaste campagne à ce moment-là pour essayer d'obtenir des contributions

• 1715

successful. Then in 1959 we made it compulsory for all new employees. We felt we could not make it compulsory for existing employees but again we conducted a campaign to encourage people to contribute. We have done it once more since then.

volontaires au régime et ceci a réussi partiellement. Ensuite, en 1959, nous l'avons rendu obligatoire pour tous les nouveaux employés. Nous avons pensé nous ne pouvions pas le rendre obligatoire pour les employés actuels, mais encore une fois nous avons eu une campagne pour essayer d'encourager les gens à contribuer. Nous l'avons fait une fois de plus depuis.

The Chairman: Mr. Portelance.

Le président: Monsieur Portelance.

Mr. Portelance: Mr. MacMillan or Mr. Vaughan, according to your report 7800 people left the CNR last year, 1500 of them on early retirement. What about the remaining 6300? Were they also retiring?

M. Portelance: Monsieur MacMillan ou monsieur Vaughan, selon votre rapport, 7,800 personnes ont quitté le service du National-Canadian l'an dernier, dont 1,500 en vertu d'une retraite anticipée. Qu'est-ce qui en est des 6,300 qui restent? Est-ce qu'ils prenaient leur retraite aussi?

Mr. MacMillan: Yes. You see, during the course of the year we have a considerable turn-over of employees in their first four or five years of service—young ladies starting and working four or five years and becoming married and young men starting and then moving on—and at the other end of the scale we have people who have died or whose health has failed or who have reached normal retirement age. We have a turn-over in total of about 6 per cent per annum.

M. MacMillan: Oui. Voyez-vous au cours de l'année, nous avons un roulement assez considérable parmi les employés qui ont moins de cinq ans de service, des jeunes filles qui commencent et travaillent quatre ou cinq ans et se marient et des jeunes hommes qui commencent et ensuite s'en vont et à l'autre bout de l'échelle, vous avez ceux qui sont morts ou dont la santé s'est affaiblie, ou ceux qui sont arrivés à l'âge normal de la retraite. Nous avons donc un roulement de 6 p. cent par année environ.

Mr. Portelance: So these people were not replaced because your staff was reduced.

M. Portelance: Et vous ne les avez pas remplacés parce que vous avez réduit votre personnel?

Mr. MacMillan: Yes.

M. MacMillan: Oui.

[Texte]

Mr. Portelance: At the same time if they were earning \$7,000 each year, about the average salary according to this report, this would mean that \$54 million less in salaries would have been paid last year. Out of those some were going on pension. But I cannot see why, according to this report, the salaries remain about the same as last year.

Mr. MacMillan: Yes, but on the other side of the coin, as I mentioned before, we had additional wage rates during the same period of time. There are figures in here. Our additional wages, I think, were something of the order of \$40 million.

Mr. Portelance: And this was the 7.7 per cent increase that we talk about.

Mr. MacMillan: Yes.

The Chairman: Mr. Mahoney.

Mr. Mahoney: Mr. MacMillan, do I understand that your current personnel policies are to some extent guided by the anticipation that the official languages bill in its present form or something very like it will become law in the foreseeable future?

Mr. MacMillan: I do not think that is so but I remind you that quite some time ago we...

The Chairman: Mr. MacMillan, if you will allow me, while you were away a few minutes ago we had the same question and Mr. Émard brought an objection to that. The bill has not passed in the House yet, Mr. Mahoney, and I think you will have all the opportunity to discuss it then.

Mr. Mahoney: The question is capable of a yes or no answer and if the answer happens to be yes, I am going to argue that the question is very relevant indeed because we are talking about current personnel policies. If the official languages bill, Mr. Chairman, is in any way guiding their present personnel policy, then this is a matter of current interest and I submit we should be capable of following it up.

The Chairman: I think Mr. MacMillan said not at the moment.

Mr. MacMillan: I said no, not at the moment.

The Chairman: Are there any other questions. Mr. Allmand.

[Interprétation]

M. Portelance: Et en même temps, s'ils gagnaient \$7,000 par année, soit environ le salaire moyen selon ce rapport, cela vaudrait dire que 54 millions de dollars de moins en salaires auraient été versés l'an dernier. De ceux-ci certains prenaient leur retraite. Mais je ne vois pas du tout pourquoi, selon ce rapport, les salaires demeurent presque les mêmes que l'année précédente.

M. MacMillan: Oui, mais l'autre côté de la médaille c'est que comme je l'ai mentionné auparavant, nous avons eu une augmentation de salaire au cours de la même période de temps. Il y a des chiffres ici. Nos salaires supplémentaires. Je crois qu'ils étaient de l'ordre de 40 millions de dollars.

M. Portelance: Et il s'agit là de l'augmentation de 7.7 p. cent dont nous avons parlé?

M. MacMillan: Oui.

Le président: Monsieur Mahoney.

M. Mahoney: Monsieur MacMillan, ai-je bien compris que votre politique en matière de personnel à l'heure actuelle se fonde sur l'anticipation que le bill sur les langues officielles sous sa présente forme ou presque deviendra loi d'ici un avenir prévisible?

M. MacMillan: Ce n'est pas tout à fait cela à mon sens, mais je me permettrais de vous rappeler qu'il y a un certains temps, nous...

Le président: Excusez, monsieur MacMillan, pendant que vous étiez absent il y a quelques minutes, la même question, a été posée et M. Émard s'y est opposé. Le bill n'est pas encore passé à la Chambre monsieur Mahoney, et je crois que vous aurez toute l'occasion voulue pour poser des questions.

M. Mahoney: S'il s'agit d'une question à laquelle on peut répondre oui ou non et s'il arrive que la réponse est affirmative, je vais certainement m'opposer quant à savoir si elle est pertinente ou non, étant donné que nous parlons des présentes politiques concernant le personnel. Si le bill sur les langues officielles, monsieur le président, est une sorte de guide à leur présente politique en matière de personnel, il s'agit alors d'une question d'intérêt courante, et je prétends que nous devrions être capables de la poursuivre.

Le président: Je crois que M. MacMillan a dit non pas pour le moment.

M. MacMillan: J'ai dit non, pas à l'heure actuelle.

Le président: Avez-vous d'autres questions? Monsieur Allmand.

[Text]

Mr. Allmand: Mr. MacMillan, the report points out the various wage settlements that were made during the past year, the number of collective agreements that were concluded. I would like to say that your labour relations department should be congratulated on the way they did conclude these settlements without bringing this country to a strike situation. Perhaps some of this skill should rub off on their cousins with Air Canada. Because of these many settlements that were made near the end of 1968 and at the beginning of 1969,

• 1720

do you foresee the necessity of increasing your rates, freight rates or passenger rates, to cover those many wage settlements?

Mr. MacMillan: As I have already explained, we have increased our freight rates effective May 1 and we have re-adjusted the passenger scales and there will continue to be spot re-adjustments in selective commodities as the year goes on without a doubt.

Mr. Allmand: I missed what you might have said earlier. Did you say that these rate increases which are to take effect on May 1 and the selective passenger rate increases were primarily due to the wage increases or were they due to other cost factors?

Mr. MacMillan: No. They were due to the global cost problems of the company.

Mr. Allmand: I see. The wage increases were not the primary element of cost?

Mr. MacMillan: They were certainly an element, but materials are increasing and the services which we buy are increasing and so on. I would not lay them entirely at the foot of the wage increases. No. They were an element.

Mr. Allmand: Thank you.

The Chairman: Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, Mr. MacMillan, if I may return to a subject which was brought up earlier by my colleague concerning retired CNR pensioners. I quite understand this is not only peculiar to CNR employees. There are civil servants, RCMP, and the Armed Forces. There is a lot of people in the country concerned. You have over 2,600 CN retired employees receiving \$25 per

[Interpretation]

M. Allmand: Monsieur MacMillan, le rapport signale les différents règlements en matière de salaire que vous avez effectués au cours de l'année dernière, le nombre de conventions collectives que vous avez conclues. J'aimerais dire que votre service des relations ouvrières devrait recevoir des félicitations d'avoir conclu ces règlements sans que le pays ait à faire face à une grève. Peut-être qu'une certaine partie de cette habileté devrait rejaillir sur leurs cousins d'Air Canada. En raison de ces nombreux règle-

ments qui ont été effectués vers la fin de 1968 et au début de 1969, est-ce que vous prévoyez la nécessité d'augmenter votre tarif-marchandise ou votre tarif-voyageur pour couvrir les nombreux règlements en matière de salaire?

M. MacMillan: Comme je l'ai déjà expliqué, nous avons déjà augmenté notre structure tarifaire à compter du 1^{er} mai effectivement et nous avons ajusté le tarif pour les voyageurs et nous allons continuer à les ajuster au fur et à mesure dans d'autres secteurs.

M. Allmand: J'ai manqué ce que vous avez pu dire plus tôt. Avez-vous souligné que les augmentations de tarif qui devaient entrer en vigueur le 1^{er} mai et les augmentations du tarif-voyageur sélectives étaient principalement dûes aux augmentations de salaire ou à d'autres coûts?

M. MacMillan: Non. Elles sont attribuables à d'autres problèmes relatifs au coût global.

M. Allmand: Alors l'augmentation de salaire ne constituait pas le premier facteur du coût?

M. MacMillan: Il en constituait sûrement un facteur, mais le coût du matériel augmente, les services que nous nous procurons augmentent aussi, et ainsi de suite. Je ne blâmerais donc pas uniquement les augmentations de salaires. C'est un des nombreux facteurs.

M. Allmand: Merci.

Le président: Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Monsieur le président, puis-je revenir à un sujet qui a été discuté plus tôt par mon collègue, au sujet de la caisse des employés retraités du CN. Je comprends que cela n'est pas particulier aux employés du CN. Il y a les fonctionnaires, les membres de la Gendarmerie royale et des Forces armées. Il y a plusieurs personnes intéressées au pays. Il y a plus de 2,600

[Texte]

month or less. There are 6,500 receiving \$60 per month or less.

I am looking at your financial report on the pension fund, and if I understand it correctly and I confess that some of the explanation of it was Greek to me, the \$675 million is the actual funds available for the use of the pension plan and the remaining \$700 and some million would be that which is invested in bonds, stocks and so on. Have there been any discussions either within the company or between the company and its employee representatives about your investigations concerning what could be done for these retired employees, particularly those who are in this \$25 or less per month bracket?

Mr. MacMillan: I remind you that we have 85,000 other employees with a vested interest in these funds and also that these problems are discussed on a monthly basis by the joint committee representing the employees and the company. The question of the pensioner on the minimum pension who by definition is eligible for the old age pension of course has on occasion arisen, but I would think it would be extremely difficult to reach any accord in that committee as to impinging upon these moneys.

Furthermore, as I said before I thought this was part and parcel of a much larger problem embracing all of the categories to which you yourself referred and that is really is not one that I would like to see our people attack. That is not said out of lack of sympathy, believe me.

Mr. Benjamin: I am sure the officers in the company itself as well as the employees, if one were to talk to either one, do not like this any better than I or anyone else. Surely with all the brains that there are available in the

[Interprétation]

employés à leur retraite qui reçoivent \$25 par mois ou moins, et 6,500 ont \$60 par mois ou moins.

J'examine votre rapport financier sur la caisse de retraite. Si j'ai bien compris, et je dois vous avouer ma béotie en la matière les 675 millions de dollars constituent les fonds à l'actif de la caisse de retraite et le reste, soit 700 et quelque millions de dollars, serait placé sous forme d'obligations, d'actions, etc. Est-ce qu'il y a eu des discussions soit au sein de la compagnie ou entre la compagnie et les représentants des employés, au sujet de vos enquêtes sur ce qu'on pourrait faire pour ces retraités, en particulier, ceux qui reçoivent \$25 ou moins de pension par mois?

M. MacMillan: Permettez-moi de vous rappeler que 85,000 autres employés ont un droit acquis dans cette caisse, et que ces problèmes sont discutés tous les mois par le comité mixte des employés et de la direction. La question du retraité qui reçoit le minimum de sa pension, qui, par définition, ont droit à la pension de vieillesse a naturellement augmenté parfois, mais j'estime qu'il serait très difficile d'arriver à un accord au sein de ce comité dans le but d'empiéter sur cette caisse.

Et de plus, comme je l'ai dit auparavant, je croyais que cela faisait partie d'un problème beaucoup plus vaste qui comprenait toutes les catégories que vous avez vous-même mentionnées. Ce n'est vraiment pas quelque chose que je voudrais que nous gens attaquent. Je ne le dis pas par manque de sympathie, croyez-moi.

M. Benjamin: Je suis sûr que les directeurs de la compagnie elle-même ainsi que les employés s'ils pouvaient se le dire, avoueraient qu'ils n'aiment pas cette situation plus qu'un autre. Ne serait-il pas possible avec

• 1725

financial and accounting fields there must be some way that a few, a very few million—the rate of attrition amongst these retired employees must be very rapid. They will mostly be the older ones. The rate of attrition is very rapid I would suspect.

Is there not some way of transferring more from what is invested into the amount that you require to keep on hand and begin paying out larger amounts for these retired employees? Is it not correct that you are drawing a return on your investment which is now double what it was when those people's

toute la matière grise qui se trouve dans les domaines de la comptabilité et des finances, que quelques millions, seulement quelques-uns, le taux d'attrition de ces retraités doit être très rapide. Ils seront la plupart les plus âgés. J'imagine que le taux d'attrition est très rapide.

N'y aurait-il pas moyen de transférer une plus grande partie de vos placements à la caisse que vous devez garder en réserve et commencer à verser des sommes plus élevées à ces retraités? N'est-il pas exact que vous avez un profit sur le revenu qui est tout de même le double à l'heure actuelle de ce qu'il

[Text]

contributions or the company's contributions were put in?

Mr. MacMillan: Yes, that is all correct too, but these funds are really in the nature of trust funds. There is lots of ability and talent but there are no moneys in here available for the purpose you refer to.

Mr. Benjamin: May I ask you, Mr. MacMillan...

Mr. MacMillan: Let me also add this: if they were to reduce the investment reserves then the extent to which that was done would be added to the \$675 million because we are not free agents here; the Pension Benefits Standards Act of Canada is the basis for the establishment of this actuarial calculation.

Mr. Benjamin: It just seems to me that we are too concerned here with actuarial matters and accounting procedures and so on and not sufficiently concerned with human beings. I cannot pretend to know that there is a way of doing it, but there surely must be a way. There has to be a way, not only with the CNR but in all the other areas, of correcting this injustice or at least this kind of treatment. It certainly way not have looked unjust at the time these people retired but it is now.

Will you launch discussions with both your employees and with government in an all out effort to devise some manner to use either present funds, or accumulating an additional fund, or any kind of method? Would you give this committee a commitment to at least try in an all-out manner in cooperation with your employees and with government to find a method of solving this matter of retired employees on these low pensions?

Mr. MacMillan: That is what I am prepared to do. I am prepared to give very serious thought to the proposal you have advanced to me.

Mr. Benjamin: Surely it does not hurt to say, yes, I will try it. It may not work out; you may not be able to do anything. I do not know. Surely this kind of extra effort could be made.

Mr. Vaughan: The other point is that if he went farther than that it might really raise false hopes and we want to be careful about that too, because that would not be a good thing either.

Mr. Benjamin: I know your investments are as secure as they possibly can be as sure

[Interpretation]

était lorsque ces gens ou la compagnie ont commencé à verser à la caisse?

M. MacMillan: Oui, vous avez raison mais ce sont des caisses fiduciaires. Il y a beaucoup de talents et de capacité chez les gens, mais il n'y a pas d'argent disponible aux fins que vous proposez.

M. Benjamin: Puis-je vous demander, monsieur MacMillan...

M. MacMillan: Laissez-moi ajouter aussi que si on devait réduire la réserve en caisse dans la mesure où on le ferait, cela s'ajouterait aux 675 millions de dollars car nous ne sommes pas libres à cet égard. La Loi sur les normes des prestations de pensions est justement la base de ce calcul actuariel.

M. Benjamin: Il me semble que nous nous préoccupons trop ici des questions actuarielles et de méthodes de comptabilité et autres au mépris des êtres humains. Je ne puis prétendre savoir qu'il y a un moyen de le faire. Il doit sûrement y en avoir un. Il y en a un, non seulement pour le CN, mais dans tous les autres domaines, pour corriger cette injustice, ou du moins ce genre de traitement. Cela ne semblait peut-être pas injuste au moment de leur retraite mais ce l'est maintenant.

Est-ce que vous allez entamer des pourparlers et des discussions avec vos employés et avec le gouvernement dans une vaste tentative d'essayer de trouver le moyen d'employer les fonds que vous avez à l'heure actuelle ou pour accumuler des fonds supplémentaires, ou par une autre méthode? Est-ce que vous pourriez vous engager envers ce comité pour au moins essayer, de façon globale, en collaboration avec vos employés et le gouvernement de trouver une solution au problème des retraités qui reçoivent une pension infime?

M. MacMillan: Je suis prêt à étudier très sérieusement la proposition que vous venez de me faire.

M. Benjamin: Il est évident que cela ne fait pas mal de dire «Oui, je vais essayer. Cela peut aboutir à rien, vous ne pourrez peut-être rien faire, je ne sais pas, mais ce genre d'effort pourrait être fait.»

M. Vaughan: En outre, s'il était allé plus loin, cela aurait pu soulever des faux espoirs, nous voulons faire preuve de prudence à cet égard, car ce ne serait pas une bonne chose non plus.

M. Benjamin: Je sais que vos placements sont aussi sûrs qu'ils peuvent l'être, tout

[Texte]

as anything can be. They are mostly bonds and I suppose your stocks are not of the high risk kind, so that the odds certainly are overwhelming. The returns on these investments are going to increase over the next few years. They are bound to. There is a 90 per cent chance that they will.

Mr. Bowra: I think this will be quite a reasonable conclusion.

Mr. Benjamin: I am trying to be reasonably optimistic about the future of the country. Given this preface that returns on these investments in the pension fund are going to enlarge even further, I then submit that it should be possible to negotiate between the company and the employees' representatives—and it may be necessary to make requests upon government to make it a tripartite operation—for some portion of this additional return on investments which is going to come in over the next few years and to make the fund available for these retired employees.

Mr. MacMillan: I think about all that I can say to you is what I said before. I am quite prepared to give the most serious consideration to your observation.

Mr. Benjamin: May I say, Mr. Chairman, that I wish Mr. Knowles was here in my place. I am sort of carrying the ball for him. He has been at this for a lot of years. I have one other question I would like to ask.

• 1730

Mr. Horner: Not only Mr. Knowles.

Mr. Benjamin: Well, I said in my place, not yours.

Mr. Horner: I remember carrying that same argument up, and Mr. Vaughan will, a number of years ago.

The Chairman: Order please.

Mr. Benjamin: My question concerns the employees who worked a number of years in the service of the company in an occupation which to all intents and purposes is now obsolete. I was one of those and I will try to keep sentiment out of this. Take for example telegraphers and station agents. What other branches of the service can they go into? What is the retraining provision? Are most of them being taken up or are most of them quitting?

[Interprétation]

comme autre chose. Ce sont pour la plupart des obligations et je présume que vos actions n'offrent pas beaucoup de risques, ce qui protège de l'inattendu. Les profits sur ces placements augmenteront au cours des prochaines années. C'est une chose qui doit nécessairement arriver. Il y a 90 p. 100 des chances que cela se produise.

M. Bowra: Je crois que c'est une conclusion raisonnable.

M. Benjamin: J'essaie d'être raisonnablement optimiste au sujet de l'avenir de notre pays. Si nous supposons que les profits de vos caisses de retraite augmenteront encore plus, j'imagine qu'il serait alors possible de négocier entre la compagnie et les représentants des employés, et il serait peut-être nécessaire de présenter des demandes au gouvernement pour en faire une opération tripartite, afin qu'une partie des bénéfices supplémentaires sur les placements au cours des prochaines années et que l'argent soit disponible aux employés retraités.

M. MacMillan: Je ne puis que vous répéter ce que j'ai dit auparavant. Je suis prêt à porter le plus grand intérêt à vos observations.

M. Benjamin: Je dois dire que je souhaiterais que monsieur Knowles soit à ma place présentement. C'est comme si je le remplaçais. Il s'est intéressé à cette question pendant des années. J'aimerais poser une dernière question.

M. Horner: Pas seulement monsieur Knowles.

M. Benjamin: J'ai dit à ma place et non à la vôtre.

M. Horner: Je me souviens d'avoir tenu le même langage il y a quelques années. Monsieur Vaughan s'en rappellera aussi.

Le président: A l'ordre, je vous prie.

M. Benjamin: Ma question a trait aux employés qui ont travaillé plusieurs années pour la compagnie et dont l'emploi n'existe plus. J'étais au nombre de ceux-là. J'essayerai de ne pas me laisser porter par les sentiments. Prenons par exemple les télégraphistes et les agents de gare. Dans quel service peuvent-ils aller? Quelles sont leurs chances de recyclage? Est-ce que la plupart suivent des cours de recyclage ou quittent le service?

[Text]

Mr. MacMillan: I could not say, most of them, one way or the other, but we do have retraining opportunities for these people, and we encourage them to be retrained and to be relocated and continue in the service of the company. That is our policy.

Mr. Benjamin: Are your plans for the immediate future to close a large number of your station agencies?

Mr. MacMillan: Telegraphy?

Mr. Benjamin: Yes, the station operators, branch line or main line.

Mr. Vaughan: Almost all central traffic is controlled now, is it not, on the main line. You may correct me if I am wrong. The major CTC installations are pretty well complete across the country.

Mr. Bowra: I think what is probably coming into play here is the extent to which we may be closing stations that are possibly seven or eight miles apart which previously handled small goods, express and so on. Now this is being handled out of centralized points. It has so far and it probably will continue to result in our making application to CTC to close out agencies.

Mr. Benjamin: Do you envisage CNR going into a similar operation of what your competitor calls "customer service centres" which are located in cities? People use this telephone number to call in and make rate inquiries, or claims, and so on.

Mr. MacMillan: We have had these for years; we call them master agencies. That program is very well advanced.

An hon. Member: In the West.

Mr. MacMillan: And in the East.

Mr. Horner: I would not agree with the last statement you made about them being very satisfactory.

Mr. MacMillan: I said "advanced"; I said the program was very well advanced.

Mr. Horner: I thought you said very satisfactory.

Mr. Benjamin: I must confess to my own prejudice in this having been an agent operator for 15 years, but I have a great deal of

[Interpretation]

M. MacMillan: Je ne saurais le dire, mais nous avons des occasions de recyclage pour ces personnes et nous les encourageons à suivre ces cours et d'être déplacés ailleurs pour continuer leur service au sein de la compagnie. Voilà notre politique.

M. Benjamin: Dans un avenir immédiat, prévoyez-vous de fermer un grand nombre de vos agences de gare?

M. MacMillan: Le service télégraphique?

M. Benjamin: Oui, les opérateurs de station des lignes d'embranchement ou des lignes principales.

M. Vaughan: Presque tout le trafic central est contrôlé maintenant, n'est-ce pas, sur les lignes principales. Vous pouvez apporter des rectifications si je me trompe. On a déjà presque fini toutes les grandes installations de la Commission canadienne des Transports, dans le pays.

M. Bowra: Ce qui entre en jeu actuellement, c'est le nombre de gares que nous allons fermer, qui se trouvaient peut-être à six ou sept milles de distance et qui s'occupaient des petits colis, des messageries et autres, travail qui sera fait dorénavant dans des endroits centralisés. On a commencé à le faire et l'on continuera à présenter à la Commission canadienne des transports des demandes pour fermer ces gares.

M. Benjamin: Est-ce que vous prévoyez que le CN inaugure une opération analogue à celle du Pacifique-Canadien, qu'on appelle les centres de service aux clients qui sont situés dans les villes. Les gens composent un numéro de téléphone et formulent des griefs, demandent des renseignements, les tarifs, et le reste.

M. MacMillan: Nous avons cela depuis des années, nous les appelons des agences maitresses. Ce programme est très avancé déjà.

Une voix: Dans l'Ouest.

M. MacMillan: Et dans l'Est.

M. Horner: Je ne suis pas d'accord avec vous lorsque vous dites que c'est très satisfaisant.

M. MacMillan: J'ai dit «avancé», que le programme était assez avancé.

M. Horner: J'ai cru que vous aviez dit satisfaisant.

M. Benjamin: Je dois avouer mes préjugés à cet égard. J'ai été télégraphiste pendant quinze ans, et j'éprouve certaines difficultés à

[Texte]

difficulty in believing that a master agency which may cover one, two or three subdivisions each of which will be 30 to 60 miles long, or even longer, can really provide the kind of individual utilities of a public service nature to the public. I just do not believe you can do it, and I do not believe it has yet been accomplished by adopting master agencies. I agree that you do not need an open agency every seven or eight miles, but it seems to me you have gone to the other extreme.

Are your customers satisfied with the treatment they get on the handling of claims, for example, for damaged and lost goods? I have had a great number of complaints from small businessmen who say that the railways used to be the most prompt and the best at paying claims and they have now become worse than the trucks. Here is an example of what happens when you go to the other extreme of not serving the public with these kinds of stations.

Mr. MacMillan: I think one thing that certainly the Canadian National has done in the last 10 years is to examine claims much more closely than perhaps we did years ago, and this takes time. Also, all of the claims are not paid. There are many instances in which a claim is not properly against the railway and if that is the situation we do not pay. People who do not receive compensation for a claim are, of course, always upset about it.

• 1735

Mr. Benjamin: I quite appreciate that. I do not see how it is really possible.

Mr. MacMillan: Really what you are saying, and I think that one has to agree with you, is that there is not any substitute for personal attention. However, we quickly get into the situation of the ability of the transportation system to provide that degree of personalized attention.

Mr. Benjamin: In the case of your country stations, have you a criteria of earnings about whether or not they are kept open?

Mr. MacMillan: Yes, and so does the Board.

Mr. Benjamin: I believe you said earlier today or the other day you use outgoing revenue as the criteria rather than incoming revenue, or do you use the combination of the two?

[Interprétation]

croire qu'une agence centralisée qui peut comprendre un ou deux ou trois réseaux qui peuvent aller de trente à soixante milles chacun ou même plus, qu'on puisse offrir au public pour eux. Je ne puis croire que vous puissiez vraiment le faire, ni que vous l'ayez réalisé en inaugurant ce service centralisé. Je suis d'accord que vous n'avez pas besoin d'ouvrir une agence tous les sept ou huit milles, mais il me semble que vous passez d'une extrémité à l'autre.

Est-ce que vos clients sont vraiment satisfaits du service relatif à leurs réclamations par exemple, pour des marchandises endommagées ou perdues. J'ai eu beaucoup de plaintes moi-même de la part de petits hommes d'affaires qui disent que les chemins de fer étaient ceux qui rembouraient le plus rapidement les plaintes et maintenant, ils sont pires que les entreprises de camionnage. Voici ce qui se produit lorsque vous allez à l'autre extrême, en ne desservant pas le public dans ces gares.

M. MacMillan: Je crois que le CN au moins fait une chose au cours des dix dernières années; il a étudié les réclamations beaucoup plus attentivement qu'il ne l'avait fait il y a quelques années et cela prend plus de temps. Toutes ces réclamations ne sont pas payées. Dans bien des cas, il y a des réclamations qui ne s'adressent pas vraiment aux chemins de fer, et alors on ne paie pas. Les gens qui ne reçoivent pas de compensation à la suite d'une réclamation sont naturellement de mauvaise humeur.

M. Benjamin: Je m'en rends compte, mais je ne vois pas comment cela soit vraiment possible.

M. MacMillan: Ce que vous dites, et je pense qu'on doit en convenir avec vous, c'est qu'il n'y a pas de substitut pour un service personnalisé. Nous aboutissons toutefois rapidement à la question de la capacité du système de transport d'assurer ce degré de service personnalisé.

M. Benjamin: Pour les gares de campagne, y a-t-il un critère des bénéfices pour déterminer si on les laisse ouvertes ou non?

M. MacMillan: Oui, ainsi que la Commission.

M. Benjamin: Je pense que vous avez dit plus tôt, aujourd'hui ou l'autre jour, que vous utilisiez les revenus de sortie comme critère au lieu du revenu d'arrivée ou vous servez-vous des deux à la fois?

[Text]

Mr. MacMillan: Mr. Corner can tell you better than I can, but we have parts of Canada where the revenue is accrued on a receive basis and others where it is accrued on an originated basis. The CTC has always had a formula for determining the revenue side of an agency which is an applicant or a subject of abandonment. They look into this very closely.

Mr. Benjamin: I would like to go into this a lot more but I will not bother. A lot of it is under the bridge now.

Mr. Howe: In connection with abandonment and so on in the new transport bill there was a stipulation that if required independent costing people could be brought in?

Mr. MacMillan: Yes.

Mr. Howe: Has this happened in many cases?

Mr. MacMillan: This is the subject of a study right now by the CTC. They had very exhaustive hearings and they were. . .

Mr. Howe: In Manitoba, was it not?

Mr. MacMillan: They did a bit of a circuit but basically the hearings were here, and they heard expert testimony in considerable volume. However, the order has not been issued yet. It is still under study by the CTC.

Mr. Howe: This independent costing has not been used in any abandonment?

Mr. MacMillan: No. Nothing has been done in this connection really.

The Chairman: Mr. Turner?

Mr. Turner (London-East): Mr. Chairman, Mr. Vaughan, how many members are on the Pension Board?

Mr. Vaughan: Total number?

Mr. Turner (London-East): Total number.

Mr. Vaughan: I had an idea it was 12, but I am not sure. It is 9 or 12 anyway.

Mr. Turner (London-East): How many company officials are on the Board?

[Interpretation]

M. MacMillan: Monsieur Corner saurait mieux vous répondre que moi, mais il y a des régions du pays où le revenu est augmenté par suite de recettes qui entrent et d'autres par suite des sorties. La Commission canadienne des transports a toujours eu une formule pour déterminer le revenu d'un organisme qui présente une demande ou qui abandonne. Ils étudiaient la question toujours très attentivement.

M. Benjamin: J'aimerais étudier la question beaucoup plus à fond, mais seulement je pense que je vais céder la parole à quelqu'un d'autre.

M. Howe: Au sujet de la question d'abandon et autres dans le nouveau projet de loi sur les transports, il y avait une stipulation à l'effet que des spécialistes des coûts indépendants pouvaient venir pour faire la vérification comptable au besoin.

M. MacMillan: Oui.

M. Howe: Est-ce que cela s'est produit souvent?

M. MacMillan: Cela fait l'objet d'une étude en ce moment à la Commission canadienne des transports. Ils ont de très longues audiences, et. . .

M. Howe: Au Manitoba, n'est-ce pas?

M. MacMillan: Ils ont fait un certain circuit, mais essentiellement les audiences se sont tenues ici à Ottawa. Ils ont entendu le témoignage de spécialistes. Le décret n'a pas encore été émis. La question est toujours à l'étude.

M. Howe: On n'a jamais fait appel à des spécialistes indépendants du coût pour les questions d'abandon?

M. MacMillan: Non, rien n'a été fait à cet égard.

Le président: M. Turner?

M. Turner (London-East): Monsieur le président, monsieur Vaughan, combien de membres y a-t-il au sein du Conseil des pensions?

M. Vaughan: Le nombre total?

M. Turner (London-East): Oui.

M. Vaughan: Je croyais que c'était 12, mais je ne suis pas certain. C'est entre 9 et 12 de toute façon.

M. Turner (London-East): Combien de hauts fonctionnaires de la Société en font partie?

[Texte]

Mr. Vaughan: There is sort of an equal number of representatives and general chairmen of the company and the employees.

Mr. Turner (London-East): Is there not one more official than there is union?

Mr. Vaughan: There could be. I can find out. It is not a committee that is set up to vote nine to five or something like that.

Mr. Turner (London-East): Would you not say that the company would veto any idea the employees come up with?

Mr. Vaughan: I do not think the committee functions that way. That is not the purpose of it. It seems to function in a pretty good environment, I understand, and every year the general chairmen come in, the President sees the group of general chairmen, and the general chairmen that are on the Pension Board seem to think it works quite well. I would not want to mortgage any interpretation they may have of it, but that is our opinion of it. There seems to be a good environment in dealing with the whole matter of the pension administration.

Mr. Turner (London-East): If an employee goes on pension, how long does he have to wait before he receives his first pension cheque?

Mr. Vaughan: We have a Department that looks after this and they endeavour to process these matters as quickly as possible.

Mr. Turner (London-East): Why should it not be automatic? You know when a man is going to retire. Why is it some of the employees have to wait two or three months before they get a pension cheque? They get it all in a lump sum, but the Board knows when a man is going to retire. It should be automatic to move from salary to pension.

●1740

Mr. Vaughan: If there are any instances of delay, Mr. Turner, I would be glad to take them back with me and tell the Pension Committee and the Pension Department of your representations, and to please process them more quickly. I could not agree with you more if that is the case. The man is entitled to his money and he should get it.

Mr. Turner (London-East): That is right. It should be automatic, I think. I have had a lot of complaints. When the Canada Pension Plan came into being the employees were led to

[Interprétation]

M. Vaughan: Il y a un nombre environ égal de représentants et des gérants généraux de la Société et des employés.

M. Turner (London-Est): N'y a-t-il pas un haut fonctionnaire de plus que le nombre des syndiqués?

M. Vaughan: Peut-être, je pourrais me renseigner. Ce n'est pas un comité qui est constitué pour voter neuf contre cinq, ou quelque chose du genre.

M. Turner (London-Est): Ne pourriez-vous pas dire que la compagnie a droit de veto sur les idées qu'avancent les employés?

M. Vaughan: Je ne crois pas que le comité fonctionne de cette manière. Ce n'est pas le but. Cela semble fonctionner dans une assez bonne ambiance. Tous les ans le président vient, il voit le groupe des directeurs généraux qui sont membres du conseil, qui disent que cela va bien. Je ne voudrais pas nous servir de l'interprétation qu'il ont pu en donner, mais c'est ce que nous croyons. Il semble y avoir une ambiance excellente pour traiter de la question de l'administration des pensions.

M. Turner (London-Est): Si un employé prend sa retraite, combien de temps doit-il attendre avant de recevoir son premier chèque de pension?

M. Vaughan: Il y a un service qui s'occupe de la question. On essaie de traiter de ces questions le plus tôt possible.

M. Turner (London-Est): Pourquoi ne serait-ce pas automatique? Vous savez quand un homme va prendre sa retraite. Alors pourquoi certains employés doivent-ils attendre 2 ou 3 mois avant de recevoir leur premier chèque? Ils reçoivent une somme globale, mais la commission des pensions sait très bien quand cet homme prendra sa retraite. Il devrait être automatique: de passer du salaire à la pension.

M. Vaughan: S'il y a des retards, monsieur Turner, je me ferais un plaisir de prendre ces dossiers et d'en faire part au Comité des pensions et au Service des pensions, et de traiter ces instances le plus rapidement possible. Je ne saurais être plus d'accord avec vous que dans ce cas. Si un homme a droit à cet argent, il devrait l'avoir.

M. Turner (London-Est): C'est juste. Cela devrait être automatique. J'ai reçu beaucoup de plaintes à cet égard. Lorsque le Régime de pensions du Canada a été mis en vigueur, on

[Text]

believe it was going to be stacked, and then all of a sudden it was integrated with the CNR pension plan. Why were the employees not given a vote or a choice of what they wanted?

Mr. MacMillan: There were lengthy deliberations with the employees about this and I think it was finally put to a vote.

Mr. Turner (London-East): Of who?

Mr. MacMillan: Of the employees, not all the employees, but different organizations of employees.

Mr. Turner (London-East): The heads of the organizations?

Mr. MacMillan: Yes. There was very extensive discussion about this.

Mr. Turner (London-East): The employees themselves did not have a vote on it. Is that correct?

Mr. MacMillan: I would not say with certainty that the employees themselves had but the employees representatives were brought in and there were extensive deliberations with them about this specific problem.

Mr. Turner (London-East): Yes, but this is a sore spot because the employees did not have their own vote on their own pension plan.

Mr. MacMillan: You will accept the fact that we have to deal with the elected representatives of employees in dealing with the employees. We have had difficulties on occasions in approaching the employees direct about matters, and then we are in trouble with that.

Mr. Turner (London-East): The union heads are bargaining with the employees money. Actually, this is what they are doing. The feeling is that the employees should have had a vote on it themselves.

Mr. MacMillan: I know, as I said, that there were extensive discussions about this.

Mr. Turner (London East): Did the company save any money by integration rather than by stacking?

Mr. Vaughan: This is a complicated matter, as you well recognize, and it is a couple of years ago now that this matter took place. I can say that in approaching the matter, as a general principle the company endeavoured not to do anything that would benefit itself more than it would benefit the employees.

[Interpretation]

a fait croire aux employés que cela serait accumulé, mais tout à coup, c'était intégré au Régime de la pension du CN. Pourquoi n'a-t-on pas permis aux employés de voter ou de choisir le régime qu'ils désiraient?

M. MacMillan: Il y a eu de longs pourparlers avec les employés à cet égard et je pense qu'on a procédé par un vote.

M. Turner (London-Est): De qui?

M. MacMillan: Des employés, pas tous, mais différents organismes d'employés.

M. Turner (London-Est): Les directeurs des organismes?

M. MacMillan: Oui. Il y a eu de longs entretiens à ce sujet.

M. Turner (London-Est): Mais les employés eux-mêmes n'ont pas eu à se prononcer. Est-ce exact?

M. MacMillan: Je ne puis vous dire avec précision si les employés eux-mêmes ont eu à se prononcer, mais les représentants des employés ont pris part à de longues délibérations sur cette question.

M. Turner (London-Est): C'est un point sensible, parce que les employés n'ont pas eu à se prononcer eux-mêmes sur leur propre régime de pensions.

M. MacMillan: Vous accepterez le fait qu'il nous faut traiter avec les représentants élus des employés lorsqu'il s'agit des employés. Nous avons éprouvé des difficultés à l'occasion, lorsqu'il s'est agi de traiter directement avec les employés au sujet de certaines questions.

M. Turner (London-Est): Les chefs de syndicats qui négocient avec l'argent des employés. C'est en fait ce qu'ils font. J'ai l'impression que les employés auraient dû se prononcer eux-mêmes sur la question.

M. MacMillan: Je sais, comme je vous l'ai dit, qu'il y a eu de longs pourparlers à ce sujet.

M. Turner (London-Est): Est-ce que la compagnie a épargné de l'argent en choisissant l'intégration plutôt que l'accumulation?

M. Vaughan: C'est une question très complexe, vous le reconnaîtrez vous-mêmes d'ailleurs. Cette question s'est posée il y a quelques années. Je puis dire à l'étude de la question qu'en général, la compagnie a essayé de faire tout ce qui serait à son avantage plutôt qu'à l'avantage des employés. C'était

[Texte]

That was not the principle or the atmosphere in which we approached this matter. But again if you have any detailed matter on that, I would be glad to discuss it with you or have somebody else discuss it with you who can. It is complicated and I really cannot gulp it all down at this moment to answer your question specifically.

Mr. Turner (London East): Is it not true that if the pension plan had been stacked with the Canada vension Plan a lot of the problems of future employees would have been dissolved for the simple fact that they are going to get more pension? They are naturally going to pay more.

Mr. MacMillan: That is always an element with employees and pensions; how much they pay for them, too, of course.

Mr. Turner (London East): I know thousands of the employees and I know how they feel about this situation. You said in your investments you make roughly 6.73 per cent. Is that correct?

Mr. Vaughan: We said 7 point something—7.33 per cent—7.53 per cent.

Mr. Turner (London East): Did you ever hear or come up with an idea that the pension plan would take a first mortgage on an employee's house?

Mr. MacMillan: What we have—and I read out the actual amount—is a very large number of NHA mortgages. It has been considered by the people dealing with this that this was the proper way to progress. And there are, without a shadow of a doubt, employees in houses which are mortgaged under the NHA and which have originally been by one of the life insurance companies or one of the trust companies or one of the banks, and

● 1745

which now are in our portfolio.

Mr. Turner (London East): Would you not agree that a good employee would be a pretty good risk? You have his total amount of money in the pension fund, you have his weekly salary and you have his job. He would be a pretty good risk and you can also get 9 per cent, 9½ per cent or 10 per cent on the first mortgage.

Mr. MacMillan: That is correct, but that same employee can get the mortgage from the trust company equally well. We have been very conscious of the desirability of putting a

[Interprétation]

le principe ou le climat dans lequel on a procédé à l'étude de cette question. Mais une fois de plus, si vous avez des questions précises à ce sujet, je serai heureux d'en discuter avec vous ou de trouver quelqu'un d'autre pour le faire. C'est une question très complexe et je ne saurais vraiment vous l'exposer en détail aujourd'hui, pour répondre à votre question de façon bien précise.

M. Turner (London-Est): N'est-il pas vrai que si on avait ajouté le régime de pensions à celui du Canada, que bon nombre des problèmes des futurs employés auraient disparu parce qu'ils auraient une pension plus élevée? Ils vont naturellement payer plus.

M. MacMillan: C'est toujours une question d'employés et de pensions. Combien doivent-ils payer?

M. Turner (London-Est): Je connais des centaines d'employés ainsi que leurs sentiments à cet égard. Vous dites que pour ces investissements, vous faites en général 6.73 pour 100.

M. Vaughan: Nous avons dit 7. . . , 7.33 p. 100 . . , 7.53 p. 100.

M. Turner (London-Est): Est-ce que vous n'avez jamais eu l'idée que ce régime de pension pourrait prendre une première hypothèque sur la maison d'un employé?

M. MacMillan: Ce que nous avons, et j'ai lu la somme précise, c'est un très grand nombre d'hypothèques de la Société centrale d'hypothèques et de logement et les responsables de la question ont cru que c'était là la meilleure façon de procéder et de plus, il y a sans aucun doute des employés qui habitent des maisons avec une hypothèque de la Société centrale d'hypothèques et de logement et qui l'ont à l'origine été par des sociétés d'assurance, une des sociétés fiduciaires, ou une des

banques.

M. Turner (London-Est): Ne seriez-vous pas d'accord pour dire qu'un bon employé représenterait un bon risque? Vous avez tout l'argent qu'il a contribué à la caisse de pension, son salaire hebdomadaire et à son emploi. Il constituerait un assez bon risque et vous pourriez obtenir 9 p. 100, 9½ p. 100 ou 10 p. 100 pour une première hypothèque.

M. MacMillan: C'est juste, mais ce même employé peut tout aussi bien obtenir cette hypothèque des sociétés fiduciaires. Nous sommes vraiment conscients du fait qu'il

[Text]

substantial amount of money into residential mortgages and we have done it.

Mr. Turner (London East): How about raising the pensioners—we call them “old-timers” but they were the ones who built this railroad. I have talked to a lot of employees and many would contribute a little more percentage if the Company would do the same to raise the pensions of the so-called retired persons. Have you ever considered this?

Mr. MacMillan: That has never been submitted as a proposal.

Mr. Turner (London East): On this scheme they came up with a few years ago with pensions at 60, where you took the pension and they would give you \$2,000, is not the reason for this that there was a cut in staff here and there and men with lots of seniority, 35 years, did not stand for a job in their area but were shifted all over? Some of the men who had been working for 35 years on a day job were all of a sudden put back on nights. They got fed up working two or three months here and cut off two or three months there. In other words, they were forced into the position and they got fed up and took their pension.

Mr. MacMillan: There might have been an instance or two of that kind. I do not know. We did not analyse the reasons why the 1,510 applied for the pension.

Mr. Turner (London East): Well, this was one of the reasons.

With respect to Newfoundland, they say they are going to take off the *Bullet* on July 15. Is that correct?

Mr. MacMillan: On July 2.

Mr. Turner (London East): The passenger men may automatically drop down to freight service and the freight service men drop down on spare board or yard service. Somebody is going to go out on the street. How many employees could take their pension?

Mr. MacMillan: We have that figure but you have to recall that the buses are to be staffed.

Mr. Turner (London East): Roughly 69 men, you say.

Mr. MacMillan: Yes, 69 people. These jobs, of course, were made available to our own people and the retraining was part of the

[Interpretation]

serait souhaitable d'investir une bonne partie de cet argent dans des hypothèques résidentielles, et nous l'avons fait.

M. Turner (London-Est): Que pensez-vous d'augmenter les pensions des retraités, ceux qui ont construit ce chemin de fer. Je me suis entretenu avec bon nombre d'employés, et plusieurs d'entre eux contribueraient un peu plus, si la compagnie voulait bien faire la même chose, et augmenter les allocations des soi-disant retraités. Est-ce que vous y avez déjà songé?

M. MacMillan: On ne nous l'a jamais proposé.

M. Turner (London-Est): Dans ce contexte, ils ont proposé il y a quelques années, une pension, à 60 ans contre laquelle ils vous donneraient deux mille dollars. N'est-ce pas là la raison pour laquelle il y a eu diminution du personnel ici et là, et que des hommes avec 35 ans de service ont dû être déplacés. Certains travaillaient le jour depuis trente-cinq ans et, soudainement, ils sont affectés le soir. Ils se sont fatigués de travailler deux ou trois mois dans un endroit et deux ou trois mois ailleurs. Autrement dit, ils étaient forcés, ils en avaient tellement pleins le dos qu'ils ont pris leur retraite.

M. MacMillan: Il y a peut-être eu un cas ou deux de ce genre. Je n'en sais rien. Nous n'avons pas analysé les motifs pour lesquels les 1,510 employés ont demandé la pension.

M. Turner (London-Est): C'était l'un des motifs.

A Terre-Neuve, on dit que le *Bullet* est appelé à disparaître le 15 juillet. Est-ce juste?

M. MacMillan: Le 2 juillet.

M. Turner (London-Est): Ainsi le personnel préposé aux voyageurs passera automatiquement au service messageries, ceux du service messagerie iront sur la réserve ou au service de cour. Quelqu'un devra être mis à pied. Combien d'employés pourraient prendre leur pension?

M. MacMillan: Nous avons ces chiffres, mais il ne faut pas oublier que les autobus doivent aussi avoir un personnel.

M. Turner (London-Est): Soixante-neuf, environ.

M. MacMillan: Oui. Ces emplois ont été offerts à nos employés et le recyclage faisait partie de la tâche assumée par la compagnie

[Texte]

responsibility assumed by the Company so that that bit into the total number of men who were going to be affected by the change.

Mr. Turner (London East): Many of these employees at the bottom of the list are naturally going to be out of a job. Have they got seniority on the mainland and can they take their pension rights with them?

Mr. MacMillan: If they have seniority and they can bid they will take their pension rights with them.

Mr. Turner (London East): But there are not too many who will have seniority on the mainland.

Mr. MacMillan: There may not be. We have all these figures but I do not know that we have them right here.

Mr. Turner (London East): I have them, too.

Mr. MacMillan: Have you?

Mr. Turner (London East): Yes.

Mr. Horner: I think they do not have any seniority. At least we were told in Newfoundland that very, very few of them would have any seniority at all on the mainland.

Mr. MacMillan: I would suspect that to be the case.

Mr. Turner (London East): Very few.

Following up Mr. Benjamin's questions, I have met with crowds of 400 to 500 pensioners on the CNR in Southwestern Ontario and they are pretty upset because a lot of them who live in the cities of London, Woodstock and St. Thomas are suffering severe hardships through our pension plan and I think we should definitely take a look at it. There must be some way in which the government, the employees and the CNR can give \$50 or \$75—give them a real boost—because after all they built this country and they also built the railroad. I have worked with many of them for 28 years and they were good, reliable employees. I think we should move in that direction to upgrade their standard of living.

Mr. MacMillan: We are very sympathetic to this.

Mr. Horner: My questions had to do with the \$25-a-month men and the subject matter has been pretty well covered. I would like to associate myself with what Mr. Turner has just said and I, too, urge management to take the initiative in getting unions to agree, in

[Interprétation]

pour que moins de gens soient affectés par ce changement.

M. Turner (London-Est): Plusieurs employés qui se trouvent au bas de la liste devront naturellement aller en quête d'un emploi. Peuvent-ils faire valoir leur ancienneté sur la ligne principale et maintenir leur droit de pension?

M. MacMillan: S'ils ont cette ancienneté, et s'ils peuvent demander, ils prendront leurs droits à la pension avec eux.

M. Turner (London-Est): Il n'y en a pas beaucoup qui auront l'ancienneté sur les lignes principales.

M. MacMillan: Il peut ne pas y en avoir. Nous avons toutes ces données, mais je ne sais pas si je les ai ici.

M. Turner (London-Est): Je les ai aussi.

M. MacMillan: Oui?

M. Turner (London-Est): Oui.

M. Horner: Je crois qu'ils n'ont pas d'ancienneté. On nous a dit que très peu d'entre eux auraient quelque ancienneté que ce soit sur la ligne principale à Terre-Neuve.

M. MacMillan: C'est ce que je soupçonne.

M. Turner (London-Est): Très peu. Pour reprendre les questions de monsieur Benjamin, j'ai rencontré quatre à cinq cents titulaires de pension du CN dans le sud-ouest de l'Ontario. Ils sont tendus parce que plusieurs habitent des villes comme London, Woodstock et St. Thomas. Ils connaissent beaucoup de difficultés avec ce régime de pension et je pense que nous devrions vraiment l'étudier. Il doit exister un moyen par lequel le gouvernement, les employés et le CN donneraient \$50 ou \$75 pour les aider vraiment, parce qu'après tout, ils ont construit le pays et aussi le chemin de fer. J'ai travaillé avec bon nombre d'entre eux pendant vingt-huit ans, et ils étaient d'excellents employés. Je crois qu'il serait bon de penser à relever leur niveau de vie.

M. MacMillan: Nous comprenons très bien cette question.

M. Horner: Ma question a trait aux gens qui reçoivent \$25 par mos. Cette question a été très bien étudiée. Je voudrais m'associer maintenant à ce que monsieur Turner vient de dire, et je vous prie aussi instamment la direction de prendre l'initiative de faire

[Text]

getting participating railroaders still working for the railroad to agree, and if necessary, in encouraging government to contribute a little towards updating these pensions. On that note I will forgo any further questioning for the time being.

Mr. Trudel: Mr. Chairman, quite a bit has been said about the cost of living and the pension. Nevertheless I would like to ask one or two questions regarding a proposal that was submitted by a 40-year employee who is now retired; I believe his name is Worraker. Are you gentlemen at the head table familiar with the proposal this man has made regarding the CNR pension fund?

Mr. MacMillan: I am not—I am sorry. What is his name again, please?

Mr. Trudel: His name is Mr. Worraker.

Mr. MacMillan: No, sir, I am not familiar with it.

Mr. Trudel: This appeared in the *Montreal Star* of May 3, 1969, and it discussed quite lengthily the CNR pension fund. As the witnesses are not familiar with this, there is a proviso here which I think was touched on previously where the working staff of 85,000 could be participating through their credit union on this joint board. This would be an expensive proposition but according to the calculations in this article it would bring \$120 a month to some of the pensioners who have been mentioned previously—I imagine on a gradual scale depending on the participation.

But there is also another aspect that I would like to discuss—and I think it was touched, on—regarding NHA mortgages. I have had several representations regarding the possibility of borrowing from the fund. The people are citing particularly instances where the CNR is jointly using some of the funds. They have mentioned this to me. I have no proof, but in this article it says that in Calgary, CN Investment Division and Paragon Enterprises Ltd. are sharing the cost of the building of Place Concorde, a 36-storey, two-tower apartment and shopping complex. There is an inference here that the funds are coming from the pension fund. I wonder if I could get some comments on that, Mr. Chairman.

Mr. MacMillan: I could not confirm the name Mr. Trudel, but there is a joint venture in Calgary with respect to an apartment block. That is correct.

[Interpretation]

accepter aux syndicats qu'ils fassent agréer par les cheminots, qui sont toujours à l'emploi des chemins de fer, et au besoin d'encourager le gouvernement à contribuer un peu à l'augmentation de ces pensions. A cet égard, je mets fin à la période de questions qui m'a été accordée.

M. Trudel: On a beaucoup parlé du coût de la vie et des pensions. J'aimerais toutefois poser une ou deux questions relatives à une proposition présentée dans les journeaux par un employé qui a quarante ans de service, je pense qu'il s'est retiré depuis. Je crois qu'il s'appelait Worraker. Est-ce qu'il y a quelqu'un qui connaît la proposition faite par cet ancien employé au sujet de la caisse de pensions du CN?

M. MacMillan: Je ne suis pas au courant, je regrette. Comment s'appelait-il encore?

M. Trudel: Monsieur Worraker.

M. MacMillan: Non, je ne connais pas ce nom.

M. Trudel: Cela a paru dans le *Star* de Montréal, le 3 mai 1969, et on y discutait assez longuement du régime de pensions du CN. Vu que les témoins ne connaissent pas le sujet il y a une disposition entre autres dont il a été question brièvement, à savoir que l'effectif de 5,000 employés pourrait y participer par l'entremise de leur syndicat à cette commission conjointe. Ce serait une proposition assez coûteuse, suivant les calculs qui se trouvent dans cet article. Cela rapporterait \$120 dollars par mois à certains retraités, dont il a déjà été question. J'imagine que cela serait fait sur une échelle graduelle, suivant la participation.

Mais il y a aussi un autre aspect dont je voudrais vous parler relativement aux hypothèques de la Société centrale d'hypothèques et de logement. On m'a souvent demandé d'emprunter de cette caisse. Les gens racontent en particulier les cas où le CN se sert conjointement de cette caisse. On me l'a mentionné. Je n'ai pas de preuves mais dans cet article on dit qu'à Calgary *CN Investment Division* et *Paragon Enterprises Ltd.* ont partagé les frais de construction de la Place Concorde, immeuble de 36 étages avec deux tours d'appartements et un centre commercial. On fait allusion aussi que l'argent provient de la caisse de pension. Pourriez-vous apporter quelques précisions, je vous prie.

M. MacMillan: Je ne saurais reconnaître le nom, mais il y a une entreprise conjointe à Calgary au sujet d'un immeuble à appartements. C'est juste.

[Texte]

Mr. Trudel: Is the assumption also correct that these funds are coming from the pension fund.

Mr. MacMillan: Yes.

Mr. Trudel: Is there any possibility if this is so, that through the Credit Union, according to this article, a joint program could also be entertained regarding a possibility of obtaining mortgages for some of your employees?

Mr. MacMillan: Do you mean on a similar proposition?

Mr. Trudel: Individual employees rather than going through the NHA could go through their credit union. If you are using some of the funds for joint projects could you entertain the demands that have been mentioned by several members of the Committee concerning private employees and the acquisition of their own homes?

Mr. MacMillan: I know of no reason why discussions of this nature cannot take place, and they may have since the date of that letter. However, one wonders what the advantages really are of doing it that way rather than through the normal mortgage agencies.

Mr. Trudel: I am not disputing the fact but I have talked to several CN employees and it seems that the conversation always comes back to the pension fund. I am familiar with labour contracts, and when I asked why this has not been discussed through their union they claim there is no possible discussion because this is not one of the clauses of the contract. This is why I was raising the question.

Mr. MacMillan: It is not one of the clauses of the contract, but there are discussions being carried on almost on a daily basis between the management and the organizations of the railway. This subject has never been raised in any conversations that I have had with them.

Mr. Trudel: I would like to suggest to you, Mr. Chairman, that if this is not one of the

[Interprétation]

M. Trudel: Est-il aussi juste que l'argent provient de la caisse de retraite.

M. MacMillan: Oui.

M. Trudel: Est-il possible, si c'est ainsi, que, par l'entremise des caisses populaires, en vertu de cet article, qu'un programme conjoint pourrait aussi être mis sur pied pour permettre à certains de vos employés d'obtenir des hypothèques.

M. MacMillan: Parlez-vous d'une proposition analogue?

M. Trudel: Au lieu de passer par la Société centrale d'hypothèques et de logement, de simples employés pourraient avoir recours à leur caisse d'économie. Si vous utiliser l'argent pour des programmes conjoints, pourriez-vous répondre aux demandes que plusieurs députés vous ont faites au sujet des employés et de la possibilité qu'ils aient leur propre maison?

M. MacMillan: Je ne vois pas pourquoi des entretiens de ce genre ne pourraient avoir lieu et il se peut qu'il y en ait eu depuis la parution de cette lettre. Mais on se demande alors quels sont les avantages réels de procéder ainsi plutôt que de le faire par l'entremise des organismes ordinaires d'hypothèques.

M. Trudel: Je ne conteste pas ce fait, mais j'ai parlé à plusieurs employés du CN et il semble que la conversation revient toujours à la caisse de retraite. Je connais les contrats de travail et quand je leur ai demandé pourquoi on n'en a pas discuté par l'entremise de leur syndicat, ils disent qu'il n'y a pas de dialogue possible parce que cela ne fait pas partie du contrat de travail. Voilà pourquoi je pose la question.

M. MacMillan: Ce n'est pas une disposition du contrat mais il y a des entretiens presque quotidiens entre l'administration et les organismes de chemins de fer. La question n'a jamais été soulevé au cours des entretiens que j'ai eu avec eux.

M. Trudel: Je vous proposerais, monsieur le président, que si ce n'est pas là une dispo-

• 1755

clauses, if it is outside the terms of reference, this may be a reason why we are getting so many representations from your employees. If this is not included in those terms of reference or the terms of discussion it can be entertained at the time of renewal of contract. This may possibly be the reason there is resent-

sition, si cela n'est pas dans le mandat, c'est peut-être la raison pour laquelle nous recevons tant d'instances de vos employés. Si ce n'est pas inséré dans le mandat et ou les discussions, on peut le faire au moment du renouvellement du contrat. C'est probablement la raison pour laquelle il y a un certain

[Text]

ment and discontentment amongst your employees.

Mr. MacMillan: There may be. However, those are not the discussions I had in mind. The discussions I had in mind are much less formal than those and they embrace almost the whole gamut of life between the company and the employees. They could raise it and it would be discussed.

The Chairman: Mr. Benjamin, a supplementary question.

Mr. Benjamin: I probably misunderstood the answer you just gave Mr. Trudel. Are there some CNR pension funds involved in this construction complex in Calgary?

Mr. MacMillan: Yes. That is correct.

Mr. Benjamin: I asked earlier whether or not the CNR uses any of the pension funds for its purposes. You said, "No."

Mr. MacMillan: This is not a railway venture. This is an investment venture—a venture building additional housing in the City of Calgary in the form of apartments to be rented to the public.

Mr. Benjamin: Then there is no private ownership by CN in this?

Mr. MacMillan: No. The railway is not in this at all.

Mr. Benjamin: The people who are organizing this are not a subsidiary of CN or anything like that?

Mr. MacMillan: No.

Mr. Benjamin: It is just a straight investment from the pension fund.

Mr. MacMillan: That is right.

The Chairman: Mr. Skoberg, it is almost 6:00 o'clock so we will adjourn till 8:00 o'clock, but you will be the first speaker at 8:00 o'clock.

Mr. Trudel: I have some more questions, Mr. Chairman, and I would like to be kept on your list.

The Chairman: Thank you. We will adjourn till 8:00 o'clock.

EVENING SITTING

• 2005

The Chairman: We are five members. I think we can carry on. Mr. Skoberg, you are the first.

[Interpretation]

ressentiment et, un mécontentement au sein de vos employés.

M. MacMillan: C'est possible. Ce n'est pas les entretiens auxquels je songeais. Ce à quoi je songeais est beaucoup plus officieux que celà et comprennent à peu près tous les aspects des rapports entre la compagnie et les employés.

Le président: Monsieur Benjamin, une question complémentaire.

M. Benjamin: J'ai peut-être mal compris la réponse que l'on vient de donner à monsieur Trudel. Y a-t-il de l'argent de la caisse de pension du CN qui a contribué au programme de construction à Calgary?

M. MacMillan: Oui. C'est juste.

M. Benjamin: J'ai demandé plus tôt si le CN utilise une partie de cette caisse à ses fins. Vous m'avez répondu: «non».

M. MacMillan: Ce n'est pas une initiative du CN. Il s'agit d'un investissement dans un immeuble à appartements qui seront loué au public de Calgary.

M. Benjamin: Il n'y a pas de propriété du CN là-dedans.

M. MacMillan: Non. Les chemins de fer n'y sont pas du tout impliqués.

M. Benjamin: Les gens qui ont organisé cela ne constituent pas une filiale du CN ou quelque chose du genre.

M. MacMillan: Non.

M. Benjamin: C'est simplement un investissement à même la caisse de retraite.

M. MacMillan: C'est juste.

Le président: Il est presque 18 heures, monsieur Skoberg. Nous levons la séance pour reprendre à 20 heures. Vous serez alors le premier à poser des questions?

M. Trudel: Pourriez-vous m'inscrire sur votre liste parce que j'ai d'autres questions à poser.

Le président: Merci. La séance reprendra à 20 heures.

SÉANCE DU SOIR

Le président: Nous sommes cinq. Je crois que nous pouvons commencer, monsieur Skoberg, vous avez la parole.

[Texte]

Mr. Skoberg: I believe I bowed to Mr. Trudel so that he might complete his questions.

The Chairman: Would you like to complete your questions, Mr. Trudel?

Mr. Trudel: Mr. Chairman, if you will allow me I will not be very long. There is one more avenue I would like to explore. I have received some correspondence, Mr. Chairman, regarding the amalgamation of the CN-CP Telecommunications. I believe this has been put forward before the Canadian Transport Commission regarding rates, but now what I would like to question is the employees' pension benefits built up with the CNR after transfer to the CPR, as stated in this letter. It had been my understanding that the amalgamation would not deprive the employees of any benefits that they had accumulated in past years.

May I have some comments on that, Mr. Chairman?

Mr. MacMillan: Yes, Mr. Trudel. The principle here, as I am sure you know, is that seeking for economies and ways and means of doing the commercial message traffic more inexpensively, the two companies began two or three years ago to try to work out a means by which there would be but one public telegraph office, so-called, in each of the major centres of Canada. Of course immediately this study was undertaken there had to be discussions with the labour organization concerned, and the discussions proceeded along the lines of endeavouring to make an assessment of the dominance of one company over the other in respect of these various places and the objective was to carry on the larger office and perpetuate it. Then there was an application made to the CTC to consider this whole proposal. That was the proposal of consolidating the offices and in the fullness of time, that was granted.

As I said a moment ago, it was necessary to work out an agreement with the United Telegraph Workers as to what was to be done with respect to the employees involved.

You probably have seen the list of places which came into play. There is quite a lengthy list and it has been published several times. I do not think there is anything to be gained by my reading this off to you but briefly, the arrangements made were that our employees would transfer to the Canadian Pacific in a place in which the Canadian Pacific was to continue to operate the office, and their employees would transfer to the Canadian National in the location in which the reverse was to take place. In each instance, they would take with them all the

[Interprétation]

M. Skoberg: Je céderai la parole à monsieur Trudel pour qu'il termine ses questions.

Le président: Aimerez-vous terminer vos questions, monsieur Trudel?

M. Trudel: Si vous me le permettez, monsieur le président, cela ne sera pas long. Il y a une autre question à poser. J'ai reçu du courrier au sujet du fusionnement du service de télécommunications CN-CP. Je crois que cela a été présenté à la Commission canadienne des transports au sujet des tarifs. J'aimerais obtenir des détails au sujet des prestations de pensions des employés du CN après le transfert au CP, comme l'indique la lettre. J'ai cru comprendre que la fusion ne priverait pas les employés des bénéfices des prestations accumulées au cours des années précédentes.

Est-ce que vous pourriez m'apporter certains commentaires à ce sujet?

M. MacMillan: Oui, monsieur Trudel. Nous cherchons, comme vous le savez sans doute, des moyens et méthodes de rendre le message commercial moins onéreux. Les deux compagnies ont commencé il y a deux, trois ans, à établir un moyen où il y aurait seulement un bureau de télégraphie public, soi-disant, dans chaque grand centre du Canada. On s'est aussitôt mis à la tâche. Il y a eu des discussions avec les organismes syndicaux intéressés et elles se sont poursuivies en vue d'évaluer la prédominance d'une compagnie sur l'autre dans ces différents endroits. Le but de cet exercice, était de maintenir le bureau le plus important ensuite et de le garder. On a soumis une demande à la CTC afin qu'elle examine la proposition d'amalgamation des bureaux.

Comme je l'ai dit il y a un instant, il était nécessaire de conclure un accord avec le Syndicat des télégraphistes unis au sujet de ce que l'on doit faire pour les employés en question. Vous avez probablement vu la liste assez longue des endroits qui sont entrés en jeu. Elle a été rendue publique plusieurs fois. Je crois que ce n'est pas la peine que je vous la lise. Mais très brièvement on a pris les dispositions à l'effet que nos employés seraient transférés au Pacifique-Canadien dans ces endroits où la compagnie devait poursuivre son exploitation et que leurs employés seraient mutés au CN où la procédure inverse serait appliquée. Dans chaque cas, ils emporteraient toutes les années de service pour la compagnie d'origine et tomberaient sous le

[Text]

accrued service which they had with their original parent and would be covered by the rules and regulations of the company to which they were transferring.

• 2010

This was only possible, as I mentioned before, by virtue of having been able to make an arrangement with the union because normally they do not permit cross-transfers and the retention of seniority. At the conclusion of his service he would receive two pensions, one being from the Canadian National in respect of the period of his years of service which were spent in our employ, and the other pension from the Canadian Pacific in respect of the period of service in the employ of that company. Both are based on years of service and predicated in the other factor, upon his best five years of earnings irrespective of which company they were spent with.

Mr. Trudel: Mr. Chairman, there is a statement here that maintains that 20 per cent of the employees—and these would be CNR employees—will remain jobless due to this merger. What would be your reaction to this statement?

Mr. MacMillan: Mr. Trudel, my understanding was that everyone's job was protected. I am just trying to confirm that understanding.

Mr. Vaughan: It was quite carefully worked out in the agreement with the union and I do not recognize that percentage figure that you speak about.

Mr. Trudel: As I say, this is the claim that is made. I am not stating this as being the truth; I am just trying to find out, because I was aware of the understanding that had taken place between the union and yourself.

Mr. MacMillan: The whole transaction was predicated upon the employees' being protected.

Mr. Trudel: Would there by any truth in the statement that some of the employees would get further benefits in connection with their pension rights by going to one company? I do not know which way this would apply, whether it would be to CP or to CN. There seems to be some indication that some people have a preference for remaining with one company because they feel that their pension rights are of more benefit to them by not transferring.

[Interpretation]

coup des règles et règlements de la compagnie à laquelle ils auraient été transférés.

Cela a été possible seulement, comme je l'ai mentionné plus tôt dans la mesure où on a pu conclure un accord avec le syndicat parce qu'habituellement ils ne permettent pas des transferts et le maintien de l'ancienneté. À la fin de son service, il recevrait deux pensions, une du CN pour les années passées à notre emploi et l'autre, du Pacifique-Canadien pour les années passées à leur service. Ces deux pensions s'appuient sur les années de service et affirmées sur l'autre facteur, sur les cinq meilleures années de salaire, quelle que soit la compagnie pour laquelle il aurait travaillé pendant ces années.

M. Trudel: Monsieur le président, on dit que 20 p. 100 des employés, soit les employés du CN, perdraient leur travail à la suite de cette fusion. Quelle est votre réaction?

M. MacMillan: Monsieur Trudel je croyais que l'emploi de chaque employé était protégé. Je cherche à confirmer cette opinion.

M. Vaughan: Cela est établi très prudemment dans le contrat avec le syndicat et je ne trouve pas ce pourcentage dont vous parlez.

M. Trudel: Comme je vous le dis, il s'agit d'une plainte. Je ne prétends pas que ce soit la vérité, j'essaie simplement de savoir, parce que je suis soucieux de comprendre les engagements conclus entre vous-mêmes et le syndicat.

M. MacMillan: Toute la transaction s'est fondée sur la protection des employés.

M. Trudel: Y aurait-il quelques vérités dans le fait que les employés pourraient obtenir plus de prestations, en relation avec leurs droits de pension, en allant chez une compagnie? Je ne sais pas cela s'appliquerait, que ce soit CN ou CP. Il semble y avoir quelques indications comme quoi certains préfèrent rester avec une compagnie parce qu'ils pensent que leurs droits de pension sont plus importants s'ils restent dans leur compagnie.

[Texte]

Mr. Vaughan: I am not sure what you are reading from. I am looking at a newspaper clipping here out of the *Montreal Star*. Is that the same?

Mr. Trudel: No. I have here letters from employees.

Mr. Vaughan: It may be that events have solved this problem. There was the matter of working out the legal document between the Canadian National and the Canadian Pacific, and the details of that have just been worked out in the last week or ten days. What the President just told you a moment ago would be the basis of this agreement; and all the employees involved, pursuant to the labour agreement, will be informed as to what their rights are.

Mr. Trudel: This would answer my question in part because this is dated April 7. That is all for the time being, Mr. Chairman. Thank you.

Mr. Skoberg: Mr. MacMillan, it may be that the jobs are protected but is there employment for these employees?

Mr. MacMillan: That was the intention, Mr. Skoberg; that in some way or other they would be retained in employment. And my understanding was that attrition would look after redundant employees.

Mr. Skoberg: Has your company given any consideration to allowing those employees who were transferred to the CP Telecommunications to retain their pass rights on the Canadian National? This is a very contentious issue at this time.

Mr. MacMillan: I would think that was in the agreement. It seems to be axiomatic that anyone who was entitled to—Mr. Vaughan corrects me. He says not when they went to the other company.

Mr. Skoberg: In the agreement, which I presume has been signed or agreed to by the representatives of the employees, was one of the requests that pass rights be retained by the former employees of the CN?

• 2015

Mr. MacMillan: I cannot tell you but I would think that pass rights arose in the discussions. I would be absolutely sure that however they were settled they were settled to the satisfaction of the employees represented. These things arise in every discussion of this nature as you well know.

Mr. Skoberg: I am interested in knowing, Mr. MacMillan, whether or not you yourself

[Interprétation]

M. Vaughan: Je ne sais pas quel texte vous citez. Je regarde ici une coupure de presse du *Star* de Montréal. Est-ce le même?

M. Trudel: Non, il s'agit de lettres d'employés.

M. Vaughan: Il se peut que les événements ont résolu ce problème. Il fallait terminer le document juridique entre le CN et PC et les détails ont été mis au point au cours de la dernière semaine ou des dix derniers jours. Ce que M. le président vous a dit il y a quelques instants serait la base de cet accord et tous les employés impliqués à la suite des accords syndicaux seront informés sur leurs droits.

M. Trudel: Ceci répond en partie à ma question parce que ce texte est daté du 7 avril. C'est tout, monsieur le président. Merci.

M. Skoberg: Il se peut que les emplois soient protégés, mais est-ce qu'il y aura de l'emploi pour ces gens?

M. MacMillan: On en avait l'intention. D'une manière ou d'une autre, ils conserveront leur emploi. Je crois que l'attrition s'occuperait des employés superflus.

M. Skoberg: Est-ce que votre compagnie envisage de permettre aux employés qui sont transférés au CP-Télécommunications de garder leur droit de pension du CN? Je crois que c'est un problème très litigieux.

M. MacMillan: Je serais porté à croire que cela figure dans l'accord. Il me paraît axiomatic que toute personne qui avait droit à, monsieur Vaughan me corrige. Il dit, pas lorsqu'ils sont allés dans une autre société.

M. Skoberg: Dans l'accord qui a été, je suppose, signé ou accepté par les représentants des employés, est-ce que l'on n'exigeait pas que ces droits de passe soient maintenus par les anciens employés du CN?

M. MacMillan: Je ne puis vous dire, mais je croirais que les droits de passe ont été soulevés au cours des entretiens. Je suis sûr que tout a été réglé à la satisfaction des employés représentés. Ces questions se posent dans toutes les discussions de ce genre, comme vous le savez.

M. Skoberg: Monsieur MacMillan, j'aimerais savoir si vous-même vous êtes favorable

[Text]

are entirely in favour of attrition as it affects employees in every phase of railway operations affected by automation?

Mr. MacMillan: One cannot be absolutely categorical about this. Attrition is an excellent device by which the employee roles are reduced in the most kindly fashion but attrition cannot be carried to the ultimate because there are many jobs which have to be filled and have to be continued. They are very important.

Mr. Skoberg: Could you possibly tell me whether the Canadian National has any pre-retirement plan in which employees are also paid under the Unemployment Insurance Commission, with the balance made up from CP-CN funds?

Mr. MacMillan: No, not at the moment that I know about. There is nothing that has been determined—let me put it that way.

Mr. Skoberg: Are you contemplating such a plan?

Mr. MacMillan: I have no knowledge of it. It may be that the labour relations personnel department are thinking about this but it has not been advanced for consideration.

Mr. Skoberg: I would hate to think that the Canadian National would come out with a plan where Unemployment Insurance Commission funds are also being used to form a pre-retirement fund. I think it would be a wrong use of that type of funds.

Mr. MacMillan: I would agree with you. We have not done that.

Mr. Skoberg: I would like to return to a subject that prompted some discussion on Tuesday—the Great Slave Lake Railway operation. Who is managing the operations of the Great Slave Lake Railway now?

Mr. MacMillan: They come under the jurisdiction of the Regional Vice-President in Edmonton in the first instance, and then there is allocated to the direct management of the Great Slave Lake Railway an organization based very largely on Roma, which is the southern extremity of it.

Mr. Skoberg: I presume from that answer, Mr. MacMillan, that the CNR is not now in operational control of that railroad. Or is it?

Mr. MacMillan: Oh, I would say it was, yes.

Mr. Skoberg: Does the uniform code of operating rules apply on the Great Slave Lake portion of the CNR at this time?

[Interpretation]

ou non à la question de l'attrition dans la mesure où elle s'applique aux employés dans chaque phase des opérations de chemins de fer touchés par l'automatisation?

M. MacMillan: On ne peut être catégorique là-dessus. L'attrition est un dispositif excellent où les rôles des employés sont réduits de la plus belle façon, mais l'attrition ne peut conduire à l'ultime parce qu'il y a plusieurs emplois qui doivent être remplis et être poursuivis. C'est très important.

M. Skoberg: Pourriez-vous me dire si le CN a un plan de pré-retraite par lequel les employés reçoivent des compensations de la Commission de l'assurance-chômage, dont la balance proviendrait des fonds de CP-CN?

M. MacMillan: Non, pas pour l'instant. Rien n'a encore été décidé à ce sujet, disons.

M. Skoberg: Est-ce que vous envisagez un tel programme?

M. MacMillan: Je ne suis pas au courant. Il se peut que le service des relations ouvrières soit en train d'étudier la question mais on ne l'a pas porté à mon examen.

M. Skoberg: Je n'aimerais pas penser que le CN envisage un programme où l'argent de la Commission d'assurance-chômage sera utilisé pour créer une caisse de pré-retraite?

M. MacMillan: Je partage votre avis. Nous ne l'avons pas fait.

M. Skoberg: J'aimerais revenir à un sujet qui a amené pas mal de discussions mardi, l'exploitation du chemin de fer du Grand lac des Esclaves. Par qui est-elle administrée?

M. MacMillan: Il relève d'abord du vice-président régional à Edmonton, et ensuite, de l'administration directe du chemin de fer du Grand lac des Esclaves, un organisme basé en grande partie à Roma, qui est l'extrémité sud.

M. Skoberg: Je suppose que le CN ne contrôle pas l'exploitation de ce chemin de fer? N'est-ce pas?

M. MacMillan: Ah oui, je dirais qu'il l'était, oui.

M. Skoberg: Est-ce que le code des règles d'exploitation s'applique au segment du Grand lac des Esclaves du CN en ce moment?

[Texte]

Mr. MacMillan: Not per se but the rules are observed on it.

Mr. Skoberg: Are they applied as they should be under the Canadian Transport Commission regulations?

Mr. MacMillan: I think they are, Mr. Skoberg.

Mr. Skoberg: Are any examinations conducted either orally or in writing for the books necessary for passing the required examinations of the railway under the Canadian Transport Commission?

Mr. MacMillan: I would think without a doubt but I would like to ask Mr. Bowra if he knows.

Mr. Bowra: I would like to make a comment on that. Most of the operation on the Great Slave Lake Railway is done by radio which, under the present rules, is not permissible under the operating rules. The issuing of orders via radio is something that we have before the CTC now, but that is the operating procedure being followed on the Great Slave Lake.

Mr. Skoberg: Is this then the experiment that you were suggesting earlier, I believe on Tuesday, as being carried out on the Great Slave portion?

Mr. Bowra: That is part of it.

Mr. Skoberg: With that type of answer I should conclude that it is a very sharp practice on the part of the Canadian National management to use this type of experiment so that you are not issued a Canadian Transport Commission order.

Mr. Bowra: No, I do not think it has anything to do with the issuance of the order. The order will be issued when the line is completed, and at that time, if we have been successful in having included in the operating rules the use of radio, we will be free to continue it. If in their good judgment the Railway Transport Committee have concluded that radio is not to be used, then we will have to follow the regular operating procedures.

Mr. Skoberg: Would you consider that the only work left to be done now on the Great Slave portion of the CN is the strengthening of certain embankments and the improving of the drainage structures and drainage ditches? Would you suggest, Mr. MacMillan, that construction has not been completed? This is

[Interprétation]

M. MacMillan: Pas en soi, mais les règles sont observées.

M. Skoberg: Est-ce qu'elles sont appliquées comme elles le devraient en vertu des règlements de la Commission canadienne des Transports?

M. MacMillan: Je le crois.

M. Skoberg: Y a-t-il des examens oraux ou écrits pour les livres nécessaires pour les examens requis des chemins de fer par la CCT?

M. MacMillan: Je le croirais sans aucun doute, mais j'aimerais demander à monsieur Bowra s'il le sait.

M. Bowra: J'aimerais préciser cette question. L'exploitation des chemins de fer du Grand lac des Esclaves se fait en grande partie par radio, qui en vertu des règles actuelles, est interdite en vertu des règles d'exploitation. La délivrance d'ordres par radio est présentement à l'étude de la CCT, mais c'est la procédure d'exploitation suivie sur ce chemin de fer.

M. Skoberg: Dois-je supposer que c'est ça le genre d'expérience que vous aviez mentionné plus tôt, je crois mardi, au sujet du Grand lac des Esclaves?

M. Bowra: C'en est une partie.

M. Skoberg: Avec cette remarque, je devrais conclure que c'est une pratique très adroite de la part de l'administration du CN pour faire ce genre d'expérience de sorte que vous ne délivrez pas d'ordonnance de la CCT.

M. Bowra: Je crois que ceci n'a rien à voir avec la délivrance d'ordonnances, qui se fait lorsque la ligne est terminée et à ce moment-là, si nous avons réussi à l'inclure dans les règles d'exploitation de la radio, nous serons libres de continuer. Si le Comité des transports par chemins de fer a décidé que l'on ne peut pas faire usage de la radio, nous serons obligés de suivre les procédures ordinaires d'exploitation.

M. Skoberg: Pensez-vous que le seul travail qui reste à faire en ce qui concerne le segment du Grand lac des Esclaves du CN c'est le rempart des remblais et l'amélioration des structures de drainage et des canaux de drainage? Monsieur MacMillan, pensez-vous que la construction n'a pas été terminée? C'est

[Text]

● 2020

[Interpretation]

ordinary maintenance work that is carried on even if the line has already been built.

Mr. MacMillan: Oh, yes, but I would point out to you that the Hudson's Bay Railway was continued under construction for—I would take a guess at 20 years, during which time it was regarded as continuing to be under construction.

Mr. Skoberg: Mr. Chairman and Mr. MacMillan, is anyone permitted to run an engine or switch in the yards, or switch crews en had an oral examination on the uniform code route—trainmen—who have not written or of operating rules?

Mr. MacMillan: I expressed an opinion about that.

Mr. Skoberg: I beg your pardon, sir. I forgot then what you expressed.

Mr. MacMillan: The opinion I expressed was that I thought it was inevitable that that had been done. You must remember too that there is not very great density of traffic on this railway. As a matter of fact there is no density of traffic.

Mr. Skoberg: Regardless of density of traffic you can still have derailments by mis-handling of trains, which you and I are well aware of.

Mr. MacMillan: Oh, yes, of course.

Mr. Skoberg: Mr. MacMillan, where are the pay cheques issued from at this particular time on the Great Slave portion of the CN, and over whose signature and under those authority?

Mr. MacMillan: I could not tell you but I could find out for you.

Mr. Skoberg: You are not familiar, then, with whether or not the Canadian National issues the cheques to the track forces and operating personnel?

Mr. MacMillan: I am sorry, I do not know, Mr. Skoberg.

Mr. Skoberg: Have you since Tuesday checked out the name of R.F. Walsh, which I mentioned to you at that time, to see whether or not cheques are being issued through his company?

Mr. MacMillan: Through his company?

Mr. Vaughan: I can answer that.

Mr. MacMillan: All right, go ahead.

certainement le travail d'entretien ordinaire, même si la ligne a déjà été construite?

M. MacMillan: J'aimerais indiquer que le chemin de fer de la Baie d'Hudson est resté en construction, pendant, je pense, quelque vingt ans au cours desquels on a considéré que le chemin de fer était en construction.

M. Skoberg: Est-ce que quelqu'un, des cheminots, ont le droit de faire fonctionner une locomotive ou de se servir des centres des aiguillages, sans avoir passé d'examen écrit ou oral sur le code d'exploitation?

M. MacMillan: J'ai fait part de mon opinion à ce sujet.

M. Skoberg: Je m'excuse, j'ai oublié ce que vous avez dit.

M. MacMillan: J'ai dit que je croyais que c'était inévitable que cela arrive. Il faut se rappeler aussi que le trafic n'y est pas très dense sur cette ligne en fait il n'y a pas de densité de trafic.

M. Skoberg: Sans tenir compte de la densité du trafic, il peut très bien y avoir des déraillements par suite d'ignorance. Vous le savez aussi bien que moi.

M. MacMillan: Oui.

M. Skoberg: Qui émet les chèques de paye à l'heure actuelle pour ce segment du chemin de fer du Grand lac des Esclaves du CN et de qui portent-ils la signature?

M. MacMillan: Je ne saurais vous le dire mais je pourrais me renseigner pour vous.

M. Skoberg: Vous ne savez donc pas si c'est le CN qui le fait pour le personnel de l'exploitation et les équipes du rail.

M. MacMillan: Je ne sais pas. Je m'excuse.

M. Skoberg: Depuis mardi, avez-vous vérifié le nom de monsieur R. F. Walsh que je vous ai mentionné, pour voir si ou non les chèques sont délivrés par cette compagnie?

M. MacMillan: Par sa compagnie?

M. Vaughan: Je puis répondre à cette question.

M. MacMillan: Très bien, je vous en prie.

[Texte]

Mr. Vaughan: Yes; the R. F. Walsh Co. Limited are doing certain of the ballasting work and the remainder of the construction work on the Great Slave Lake line.

Mr. Skoberg: Would I be correct in assuming that they may be issuing cheques to the operating personnel?

Mr. Vaughan: No, I do not think so. As I understand it, in the time I have had to make inquiries about it, the Walsh company, who have done work for the Canadian National and the Canadian Pacific for many years—rock scaling, and particular kind of work through the mountains, and so on—during construction periods have supplied feeding units for construction gangs; and in this instance the R. F. Walsh Company are employing the labour which is assigned to the continuation of the ballasting and construction work. The other personnel would be paid by whatever method we are paying, but not through Mr. Walsh.

Mr. Skoberg: But you still have not told us the means by which this payment is being made.

Mr. MacMillan: We do not want to be mysterious about that; and I understand your questions are probably related to matters that are going to come up in the future, or when certain unions wish to become bargaining agents for that. In due time, that process will take place. So there is no sharp practice, in our view, that we are carrying on in relation to that.

Mr. Skoberg: Mr. MacMillan it appears to me that there is no good reason that an operational order should be not applied for by the Canadian National at this time. Experiments are being carried on, and I am sure they will continue to be carried on, but with the limited amount of construction left on that particular line, even though you are 18 months completed ahead of time on the main embankments, there appears to be no reason for your company not applying for an operational order.

Mr. MacMillan: My latest information, Mr. Skoberg, is that this year will see the completion of the work that we regard as truly of a construction character; and I expect that the operating order will be issued very shortly thereafter.

Mr. Skoberg: That is fine. Thank you very much.

The Chairman: This completes the discussion on Personnel and Labour Relations. We

[Interprétation]

M. Vaughan: Oui. La R.F. Walsh Co. Limited fait une partie du ballastage et le reste du travail de construction de la ligne du Grand lac des Esclaves.

M. Skoberg: Serait-il juste de dire qu'ils émettent les chèques du personnel d'exploitation?

M. Vaughan: Je ne le crois pas. Pendant la période où j'ai fait une enquête à ce sujet, la compagnie Walsh qui a travaillé pour le Pacifique-Canadien et le National-Canadien pendant longtemps, l'empierrement et des travaux particuliers dans les montagnes au cours de la construction a assuré les unités de cantine pour les équipes.

La R. F. Walsh Company emploie la main-d'œuvre assignée à la poursuite du ballastage et du travail de construction.

Le reste du personnel est payé autrement, suivant la méthode de paye utilisée, mais pas par monsieur Walsh.

M. Skoberg: Vous ne nous avez pas encore dit comment on fait ces paiements.

M. MacMillan: Nous ne cherchons pas à entourer cette affaire de mystère mais je crois que ces questions se rattachent à d'autres qui seront soulevées plus tard et quand certains syndicats voudront devenir agents de négociation. Cela sera fait en temps opportun. Nous n'avons pas de pratique particulière en la matière.

M. Skoberg: Il ne me semble pas valable que le CN fasse la demande d'une ordonnance d'exploitation en ce moment. Les expériences sont en cours et je suis certain qu'elles le seront, mais avec le peu de construction à faire encore sur cette ligne même si vous accusez une avance de 18 mois sur les principaux remblais, il n'y a pas de raison pour laquelle votre compagnie ne ferait pas une telle demande.

M. MacMillan: D'après les derniers renseignements que j'ai reçus les travaux qui font partie de la construction à notre avis seront terminés cette année. Je pense que l'ordonnance d'exploitation sera délivrée peu de temps après.

M. Skoberg: Très bien, merci beaucoup.

Le président: Cela met fin à la discussion sur le Personnel et les relations syndicales.

[Text]

will now go on to System Activities. Mr. Skoberg?

Mr. Skoberg: I would rather give someone else an opportunity, although I have a number of questions on this subject.

The Chairman: Go ahead; you have the floor, Mr. Skoberg.

Mr. Skoberg: Mr. MacMillan, I would like to refer specifically to rail mishaps on the Canadian National system. Of course, we realize that the total number of accidents has increased from 209 in 1967 to 225 in 1968. Could you explain briefly what is the present policy of the Canadian National relative to the maintenance of track and roadbed?

Mr. MacMillan: The policy is to keep it in excellent condition, period.

• 2025

Mr. Skoberg: How many sectionmen do you now have per section compared to five years ago?

Mr. MacMillan: By numbers I could not tell you, Mr. Skoberg. But I am sure you are quite familiar with the fact that the techniques employed in maintaining the track are very different from what they were five years or 10 years ago. We now have access to mechanized equipment which permits of this work being done faster and, I think, in many instances, better. As a result, we do not have as many people in sections on track maintenance.

Mr. Skoberg: I realize your track forces are now consolidated at major points. How many miles of track do you expect your forces to maintain?

Mr. MacMillan: In combination they have to maintain all the track. That, sir, is not intended to be a flippant answer; but if you would be a little more specific I will try to be more specific in any answer.

Mr. Skoberg: Some time ago the number of sectioners to look after a particular section was no less than two or three. Now you have consolidated them into work gangs.

Mr. MacMillan: Yes.

Mr. Skoberg: How many miles do those work gangs maintain, as compared to the previous type of maintenance?

Mr. Bowra: There is quite a variable in this, depending on the part of the country you are talking about and the extent to which the track is accessible by highway and roads.

[Interpretation]

Passons maintenant aux Activités d'ensemble. Monsieur Skoberg?

M. Skoberg: Je devrais donner l'occasion à quelqu'un d'autre de prendre la parole, mais j'ai quelques questions à ce sujet.

Le président: Vous avez la parole, monsieur Skoberg.

M. Skoberg: J'aimerais parler plus précisément des accidents ferroviaires dans le réseau du National-Canadien. Évidemment, nous constatons que le nombre des accidents est passé de 209 en 1967 à 225 en 1968. Pourriez-vous nous expliquer brièvement la politique actuelle du National-Canadien face à l'entretien du rail et du lit de la voie ferrée.

M. MacMillan: Nous visons à les maintenir en bon état. C'est tout.

M. Skoberg: Combien comptez-vous d'hommes par segment par rapport à il y a 5 ans.

M. MacMillan: Je ne saurais vous dire le nombre exact monsieur Skoberg, mais je suis sûr que vous savez très bien que les techniques employées pour l'entretien de la voie ferrée diffèrent beaucoup de ce qu'elles étaient il y a 5 ou même 10 ans. Nous pouvons maintenant utiliser l'équipement mécanique qui nous permet de faire le travail beaucoup plus rapidement, et mieux dans plusieurs cas. Par conséquent, nous n'avons pas autant d'employés préposés à l'entretien de la voie qu'auparavant.

M. Skoberg: Je constate que les hommes préposés à l'entretien de la voie sont concentrés aux endroits principaux. Combien de milles de voie ferrée d'après vous, vont-ils conserver?

M. MacMillan: En outre, ils doivent entretenir toute la voie ferrée. Je n'ai pas l'intention d'être irrévérencieux, si vous étiez un peu plus précis je pourrais répondre de façon plus précise.

M. Skoberg: Il y a quelque temps, le nombre d'hommes de section qui s'occupaient d'une section en particulier n'était pas inférieur à 2 ou 3 personnes. Aujourd'hui, ils sont rassemblés en équipes.

M. MacMillan: Oui.

M. Skoberg: Combien de milles de voie ferrée entretiennent-ils, par rapport au genre d'entretien précédent?

M. Bowra: Cela varie beaucoup selon les différentes régions du pays dont vous parlez et la mesure dans laquelle on peut rejoindre la voie ferrée par route et par chemins.

[Texte]

Where we have good access and it is possible to keep off the track in getting the work done, I think we would probably have a composite gang look after as many as 40 miles.

Mr. Skoberg: I could disagree, Mr. MacMillan, with your opinion that the mechanized equipment is doing a better job on the roadbed than did the sectioners with their spades. They used to tamp the gravel in pretty thoroughly.

Mr. MacMillan: You think they did it better than an electric tamping machine?

Mr. Skoberg: It was far superior a few years ago when you had people at the end of the spade.

Mr. MacMillan: Of course, I could disagree with you on that, too.

Mr. Bowra: From the type of road beds I have been riding over after a tamping machine. I also will disagree with you, sir.

Mr. Skoberg: I would like to know by how many maintenance of way employees have been reduced in the last four years, or for any period you can give me?

Mr. MacMillan: We will see if we have that information for you, Mr. Skoberg.

Mr. Skoberg: While you are looking for it possibly, I could ask you another question.

What policy is in effect today relative to intermediate terminal inspection—and I am referring now to qualified carmen?

Mr. Bowra: I am trying to understand your question when you ask what is the policy. This can vary, depending on whether you are talking about a through train that has no pick-up traffic, or a train that is picking up en route. At any point where traffic is going to be picked up it would be given an inspection.

Mr. Skoberg: By whom?

Mr. Bowra: If it is a through train—although there are points at which this is not done—generally by a car inspector. But on

• 2030

through trains, given the proper servicing and full attention at the originating terminal, wherever that may be, they might not receive

[Interprétation]

Quand l'accès est bon et qu'il est possible de faire le travail à côté de la voie, je crois qu'une équipe peut s'occuper d'environ 40 miles.

M. Skoberg: Je puis ne pas partager votre avis, quand vous dites que l'équipement mécanique fait un meilleur travail sur le lit de la voie que les équipes de travail à la pelle. Ils refoulaient quand même beaucoup de gravier.

M. MacMillan: Vous croyez qu'ils faisaient mieux qu'une refouleuse électrique.

M. Skoberg: Le travail était de beaucoup supérieur il y a quelques années, quand les gars travaillaient à la pelle.

M. MacMillan: Je pourrais naturellement être en désaccord avec vous.

M. Bowra: Après être passé sur le genre de lit de voie fait à l'aide d'une refouleuse, permettez-moi d'être aussi en désaccord avec vous.

M. Skoberg: Puis-je savoir de combien le nombre des employés préposés à l'entretien a été réduit au cours des quatre dernières années ou pendant la période que vous pourrez me donner?

M. MacMillan: Nous allons voir si nous pouvons vous fournir ces renseignements monsieur Skoberg.

M. Skoberg: Pendant que vous cherchez ces renseignements, puis-je vous poser une autre question. Quelle est la politique actuelle sur les inspections intermédiaires et je me reporte maintenant aux préposés aux wagons compétents?

M. Bowra: J'essaye de comprendre votre question sur notre politique. Cela peut varier selon que vous parlez d'un train rapide qui ne s'arrête pas en cours de route ou de celui qui doit s'arrêter. A chaque étape, il y aurait une inspection.

M. Skoberg: Par qui?

M. Bowra: S'il s'agit d'un train direct, même s'il y a des endroits où cela n'est pas fait par un inspecteur de wagon, mais sur

certaines, à condition d'assurer un service adéquat et la plus grande attention au terminus d'origine, peu importe où cela se trouve, il

[Text]

another standing inspection for 600 to 700 miles.

Mr. Skoberg: In other words, if the initial terminal were Vancouver it would go to where before having an actual standing inspection by qualified carmen?

Mr. Bowra: I will take it the other way, so that I can get my mileage right. I am not as familiar with the west coast as you are.

A through train going out of Toronto or Montreal heading for Winnipeg would receive journal box attention and inspection at Hornepayne and then proceed to Winnipeg. If the Toronto-Montreal train was to be consolidated at Capreol of course it would receive an inspection there as well as a full brake test, because of the consolidation.

Mr. Skoberg: Do you have the answer for the maintenance of way?

Mr. Vaughan: I have the road maintenance classification. In 1967 it was \$16,318 and in 1968 it was \$13,654.

Mr. Skoberg: There has been no attrition taken into consideration in respect of this drop. I realize there is some attrition here now.

Mr. Vaughan: Yes.

Mr. Skoberg: With the straight reduction of maintenance staff—I am now referring to maintenance of way now—has there been any form of protection offered these employees on your railroad?

Mr. MacMillan: Of course these were all done under the agreements.

Mr. Skoberg: How many slow orders would you possibly have two years ago compared to today?

Mr. MacMillan: Mr. Skoberg, we would not have that information. You would not expect us to have that information available here, would you?

Mr. Skoberg: Mr. MacMillan, I believe you could possibly get it. I understand that every time you post a slow order it should be recorded with the Canadian Transport Commission. Is that not correct?

Mr. MacMillan: Oh, yes. We could ascertain this if you would like us to get it for you.

Mr. Skoberg: I would appreciate that information. I believe it is most important with the over-all subject of maintenance of way inspection at this particular time.

[Interpretation]

n'y aurait peut-être plus d'inspection complète au cours de 600 ou 700 milles qui suivent.

Mr. Skoberg: En d'autres termes, si le terminus d'origine était à Vancouver, où irait-il avant de faire l'objet d'une inspection complète par les préposés aux wagons?

Mr. Bowra: Je procéderai différemment, de façon à avoir la bonne distance. Je ne connais pas aussi bien que vous la côte du Pacifique.

Par exemple, un train quitte Toronto ou Montréal à destination de Winnipeg et fait l'objet d'une inspection du palier à Hornepayne, et se rend ensuite à Winnipeg. Si le train de Montréal Toronto devait être consolidé à Capreol, évidemment il y serait inspecté et on vérifierait complètement les freins, en raison de la consolidation.

Mr. Skoberg: Avez-vous la réponse à l'entretien de la voie?

Mr. Vaughan: J'ai la classification de l'entretien de la voie. En 1967, cela a coûté \$16,318 et en 1968, \$13,654.

Mr. Skoberg: On n'a pas tenu compte de l'attrition dans cette baisse. Je constate qu'il y en a maintenant.

Mr. Vaughan: Oui.

Mr. Skoberg: Avec la forte réduction du personnel de l'entretien de la voie, y a-t-il eu une certaine protection offerte à ces employés?

Mr. MacMillan: Tout cela a été effectué en vertu des conventions collectives.

Mr. Skoberg: Combien d'ordonnances de ralentissement aviez-vous il y a deux ans, par rapport à aujourd'hui?

Mr. MacMillan: Nous n'avons pas ces renseignements. Vous ne vous attendriez pas à ce qu'on ait ces renseignements avec nous.

Mr. Skoberg: Vous auriez pu les trouver. J'ai l'impression que chaque fois que vous affichez une telle ordonnance, vous devez en faire part à la Commission canadienne des transports? N'est-ce pas?

Mr. MacMillan: Oui, mais nous pourrions vous les fournir si vous le désirez.

Mr. Skoberg: Je vous en serais très reconnaissant car c'est très important dans la question de l'entretien de la voie à l'heure actuelle. J'aimerais revenir à l'inspection des

[Texte]

I want to revert now to car inspection. What is the present policy in respect of intermediate terminal inspections and, to follow that up, how many line points and qualified equipment inspectors have been removed in the last two years?

Mr. MacMillan: In the last two years?

Mr. Skoberg: For the past one or two years, or whatever you have.

Mr. MacMillan: I cannot answer that in specific terms, although my recollection is that if we are thinking in terms of the last one to two years it would not be great.

Mr. Skoberg: Just to follow that up, Mr. MacMillan, when there is a mishap on your lines anywhere on the system you immediately conduct an investigation?

Mr. MacMillan: Yes, we do.

Mr. Skoberg: And report to the Canadian Transport Commission?

Mr. MacMillan: If it is required, yes.

Mr. Skoberg: I notice that in a good number of the cases I have here it says "mishap unknown". The same situation always seems to exist.

Mr. MacMillan: "Mishap unknown?"

Mr. Skoberg: Yes.

Mr. MacMillan: We would know of a mishap.

Mr. Skoberg: It says "broken rail"; "burnt off journal"; "bridge pilings burnt or collapsed"—and I have a question on the Order Paper on this one, asking for the findings of the investigation into an engine going through the bridge in that particular area of the CNR river subdivision where three employees were killed. This is unknown up to the present time as well.

• 2035

Mr. MacMillan: That happened two years ago...

Mr. Skoberg: Yes.

Mr. MacMillan: ...or perhaps more. I could not tell you what the final conclusion was.

Mr. Skoberg: That was April 28, 1968, less than a year ago. These are some of the cases that have been reported and I do believe that many of these accidents which are endanger-

[Interprétation]

wagons. Quelle est la politique actuelle face aux inspections intermédiaires et suivant cela combien de points de lignes et combien d'inspecteurs compétents ont été éliminés depuis deux ans.

Mr. MacMillan: Depuis deux ans?

Mr. Skoberg: Depuis un an ou deux, ce que vous avez.

Mr. MacMillan: Je ne peux pas vous donner une réponse précise, bien que si je me souviens bien, depuis un an ou deux, il n'y en pas eu vraiment beaucoup.

Mr. Skoberg: Pour poursuivre cette question, monsieur MacMillan, lorsqu'il y a un accident sur votre ligne ou n'importe où dans le réseau, vous faites immédiatement enquête?

Mr. MacMillan: Oui.

Mr. Skoberg: Et vous faites rapport à la Commission canadienne des transports?

Mr. MacMillan: Oui, si c'est nécessaire.

Mr. Skoberg: J'ai remarqué que dans plusieurs cas que j'ai devant moi, il y a eu «accident inconnu». La même situation semble exister partout.

Mr. MacMillan: «Accident inconnu»?

Mr. Skoberg: Oui.

Mr. MacMillan: Nous le saurions s'il y avait un accident.

Mr. Skoberg: On dit «Voie brisée» «palier brûlé» etc. J'ai une question au feuillet à ce sujet demandant les conclusions de l'enquête sur une locomotive qui traverse le port dans cette région de la subdivision de la rivière du CN où trois employés sont morts. Cela n'est pas encore connu.

Mr. MacMillan: Cela c'est produit il y a deux ans...

Mr. Skoberg: Oui.

Mr. MacMillan: ...ou peut-être plus. Je ne peux pas vous donner les conclusions de l'enquête.

Mr. Skoberg: Le 28 avril 1968, il y a moins d'un an.

On a rapporté quelques cas et je crois que plusieurs des accidents qui mettent en

[Text]

ing the lives not only of employees but of the travelling public and people generally is because of lack of maintenance.

As you look through the list, "burnt off journals" is a standard issue. I am quite aware of the journal situation on the railroads. It says: broken truck side frame, burnt off journal, burnt off journal, burnt off journal—all the way down the line it is the same situation. It would appear that there was a lack of inspection at your intermediate points and I am wondering whether or not you are paying very close attention to the situation developing, which seems to be more prevalent all the time.

Mr. MacMillan: Mr. Skoberg, I have to take issue with you. We have a very enviable record on hot boxes, as I am sure you know. We can tell you from this mass of material the number of miles we operate without hot boxes. It is about four million miles, and I do not think there is a railway in North America that does any better. A hot box is a potential burnt journal, as you know.

Mr. Skoberg: Right.

Mr. MacMillan: And it is a fact that every major railway misses some hot boxes, with the unfortunate result of a journal burning and a derailment following. But this is with regard to freight equipment, as you very well know. These things are certainly not desirable and they are to be avoided, if at all possible. But we have less hot boxes today than we had some years ago, at the time when we did carry out the type of inspections that you are talking about. We feel that our method of operation is perfectly safe, is a good method of operation, and that is about all I have to say. We have introduced hot box detectors and these, as you well know, do have the advantage of alerting us of the existence of hot boxes. They do it electronically and by and large they are very reliable.

Mr. Skoberg: Mr. MacMillan, do you not think though that an increase in accidents reported to the board from 209 to 225 in one year justifies a little concern on your part?

Mr. MacMillan: Of course it causes concern on our part, any accident causes concern on our part, but I do not think that is indicative of a trend by any means.

Mr. Skoberg: Perhaps I could suggest other areas where concern also should be

[Interpretation]

danger la vie des employés et des voyageurs provient d'un manque d'entretien.

Au fur et à mesure que vous regardez la liste, «paliers brûlés» en est toujours la cause. Je connais fort bien les paliers dans les chemins de fer. Cadre latéral du wagon brisé, palier brûlé, etc... C'est toujours la même chose. Il pourrait y avoir un manque d'inspection dans les points intermédiaires. Je me demande alors si oui ou non vous prêtez beaucoup d'attention à la situation qui semble se répandre de plus en plus.

M. MacMillan: Je ne suis pas du tout d'accord avec vous, monsieur Skoberg. Nous avons un excellent dossier de coussinets échauffés et je suis certains que vous le savez. Nous pouvons vous donner le nombre de milles que nous fonctionnons sans coussinets échauffés. Cela représente environ quatre millions de milles. Je ne crois pas qu'il y ait un autre chemin de fer en Amérique du Nord avec un dossier aussi enviable. Comme vous le savez, chaque coussinet échauffé est un palier brûlé éventuellement.

M. Skoberg: Très bien.

M. MacMillan: C'est un fait que chaque chemin de fer finit par avoir des coussinets échauffés qui aboutit malheureusement à un palier brûlé et à un déraillement. Mais cela a trait à l'équipement du transport des marchandises, comme vous le savez. Ces choses ne sont pas souhaitables et il faut les éviter autant que possible. Mais nous en avons moins de coussinets échauffés aujourd'hui que nous en avions il y a plusieurs années, alors que nous avions le genre d'inspection dont vous parlez. Nous croyons que notre mode d'exploitation est parfaitement sûr, c'est une bonne méthode. C'est à peu près tout ce que j'ai à dire. Nous avons installé des détecteurs de coussinets échauffés qui ont l'avantage de nous en prévenir électriquement, et ils sont très fiables.

M. Skoberg: Ne croyez-vous pas toutefois que l'augmentation des accidents rapportés à la Commission, de 209 à 225 au cours d'une année exigent une certaine préoccupation de votre part?

M. MacMillan: Tout accident nous préoccupe. Mais cela n'indique pas une tendance.

M. Skoberg: Je pourrais vous souligner d'autres secteurs où vous devriez peut-être

[Texte]

expressed: Edson subdivision, a split switch; no record on another one; cement build-up between rails—a straight maintenance of way employee's responsibility; broken rails; broken rails; washouts; washouts.

Mr. MacMillan: Track maintenance does not stop washouts.

Mr. Skoberg: I suggest to you, Mr. MacMillan, that there was a time when we had maintenance of way people patrolling the track but with your type of maintenance now those people are not out there patrolling the track.

Mr. MacMillan: That is not quite correct.

Mr. Skoberg: Other than your 24 hour a day men.

Mr. Bowra: We patrol the track and at those times of the year when washouts are expected they are out patrolling.

Mr. Benjamin: How many times a day?

Mr. Bowra: All day at the time you are speaking about—when you run into washouts. But we have washouts exactly the same as you have experienced that cannot be foreseen.

Mr. Skoberg: I think you will realize though that when you used to have the type of maintenance that you did have shorter patrols were much more effective. We are running into this all the time.

Mr. Bowra: No, sir.

Mr. Skoberg: We will not argue the point. Thank you very much. The only thing I would like to stress, Mr. MacMillan, is that you pay particular attention to the increase in accidents on your railroad. Your railroad is not alone in this regard.

● 2040

Mr. MacMillan: Do not worry about it, Mr. Skoberg, we do this and we will do it. I cannot let this subject drop without saying that the Canadian National is a good railroad.

Mr. Skoberg: I am not running the railroad down.

Mr. MacMillan: I was afraid that you were and I would not like you to think that I was prepared to take it.

[Interprétation]

vous préoccuper: la subdivision d'Edson, l'aiguille, aucun dossier sur un autre, ciment entre les rails, l'entretien de la voie par les employés, rails brisés, effondrement de la voie...

Mr. MacMillan: L'entretien de la voie n'empêche pas l'effondrement de la voie à la suite des inondations.

Mr. Skoberg: Oui mais je pourrais vous dire, monsieur MacMillan, qu'autrefois les employés de l'entretien de la voie faisaient la patrouille des voies ferrées mais aujourd'hui ils ne le font plus.

Mr. MacMillan: Cela n'est pas tout à fait exact.

Mr. Skoberg: A part des hommes de 24 heures?

Mr. Bowra: Nous le faisons. Lorsque nous attendons des inondations, la patrouille se fait, je peux vous le garantir.

Mr. Benjamin: Combien de fois par jour?

Mr. Bowra: Toute la journée, aux périodes de l'année où nous avons des inondations ou des écroulements. Mais il y en a, comme vous le savez, qu'on ne peut pas prévoir.

Mr. Skoberg: Vous comprendrez toutefois qu'avec le service d'entretien d'autrefois, les patrouilles plus courtes étaient beaucoup plus efficaces. Nous nous heurtons toujours à cela.

Mr. Bowra: Non monsieur.

Mr. Skoberg: Nous ne discuterons pas de cette question. Merci beaucoup. La seule chose à laquelle j'aimerais que vous songiez, c'est de porter une plus grande attention à l'augmentation des accidents de votre chemin de fer. Votre chemin de fer n'est pas le seul à cet égard.

Mr. MacMillan: Ne vous en faites pas monsieur Skoberg, nous le faisons et nous allons le faire. Je ne puis pas laisser cette question sans affirmer que le National-Canadien, est un bon chemin de fer.

Mr. Skoberg: Je ne déprécie pas votre chemin de fer.

Mr. MacMillan: J'en avais peur et je ne voulais pas que vous croyez que j'étais prêt à l'accepter.

[Text]

Mr. Skoberg: I can assure you I would do the same thing if the railroad of which I am an employee were before us at this time. I have the same statistics for them.

Mr. MacMillan: All right.

The Chairman: Mr. Marshall.

Mr. Marshall: Mr. Chairman, would I be in order asking a question on Canadian National Telecommunications?

The Chairman: Yes. It is coming up Mr. Marshall; would you rather wait?

Mr. Marshall: It is under this, is it not?

The Chairman: It is under this, yes.

Mr. Marshall: It is mentioned on page 25.

Mr. MacMillan, I am concerned about the extension of telecommunications to the northern part of Newfoundland. I know you are extending facilities—

Mr. MacMillan: And you do not wish us to?

Mr. Marshall: I know that you are extending facilities to other parts of Newfoundland, but I am concerned about the Western part of Newfoundland where there are many isolated communities which do not have any form of communication. I do not require the answer immediately. Would it be possible for me to acquire your program for next year at your earliest convenience.

Mr. MacMillan: Yes, indeed, we can do that for you.

Mr. Marshall: During my dealings with your telecommunication people in Cornerbrooke, I met a man, Mr. Knute Fosnaen, who is more efficient than any man I have met in my year of politics. He is the area manager; I think you should know his name. Although he may not get me the project that I want, at least he will answer faster than anyone else.

Mr. MacMillan: That is generally the situation: they are all trying hard to do that.

Mr. Marshall: It appears that there is no communication up there. They are taking away all their post offices; some of the communities have very little civilization, however, they need communication. I would like that information on the extension of facilities in the next winter.

[Interpretation]

M. Skoberg: Je ferais la même chose, je vous assure, si la compagnie pour laquelle je travaille témoignait en ce moment. Je les attends avec les mêmes statistiques.

M. MacMillan: Très bien.

Le président: Monsieur Marshall.

M. Marshall: Ai-je le droit de poser une question sur les télécommunications CN?

Le président: Oui, cela s'en vient. Préférez-vous attendre?

M. Marshall: Cela relève de ce chapitre, n'est-ce pas?

Le président: Oui.

M. Marshall: Je me reporte à la page 25. Je me préoccupe un peu de l'expansion des télécommunications dans le Nord de Terre-Neuve. Je sais que vous prolongez le service.

M. MacMillan: Ce n'est pas ce que vous souhaitez?

M. Marshall: Je sais que vous agrandissez vos installations dans d'autres parties de Terre-Neuve, mais je me préoccupe surtout de l'ouest de Terre-Neuve où il y a de nombreuses municipalités isolées qui se trouvent sans communications aucune. Je n'ai pas besoin de votre réponse immédiatement, mais je me demande si je ne pourrais pas obtenir votre programme pour l'an prochain aussitôt que possible.

M. MacMillan: Oui, certainement.

M. Marshall: J'aimerais dire que lorsque j'ai rencontré les gens des télécommunications à Cornerbrook, j'ai eu affaire à M. Knute Fosnaess qui est bien l'homme le plus efficient que j'ai rencontré depuis que je suis député. Il est le directeur régional et je crois que vous devriez noter son nom car, même s'il ne peut obtenir tout ce que je veux, au moins son travail est très efficace.

M. MacMillan: C'est généralement ce qui se produit. Ils essayent tous de bien faire.

M. Marshall: Il n'y a pas de communications là-bas. On nous enlève tous nos bureaux de poste. Quelques unes de ces municipalités sont loin de toute civilisation mais elles ont besoin de moyens de communications. J'aimerais bien savoir quels sont les projets pour l'amélioration des services d'ici l'hiver prochain.

[Texte]

Mr. MacMillan: Oh, yes, we will be delighted to do that Mr. Marshall.

Mr. Marshall: That is all, Mr. Chairman.

Mr. Horner: Mr. MacMillan, on page 21 you deal with your projected improvements at Port Mann Yard in Vancouver. I wonder if you could explain the following Statement:

Two main piers of the new Second Narrows Bridge,...

Would you share with us what you are doing there and also, how facilities for the handling of bulk commodities will be improved?

Mr. MacMillan: I believe that we talked about the reasons for this two or three years ago. However, the situation is that Canadian National's entrance to Vancouver is over the Great Northern Railway; we have perpetual running rights on it; we move into the vicinity of our station and at that point leave one joint section with the Great Northern and then go on to another one which goes to the south shore of Burrard Inlet. At that point we have a little trackage of our own; then we move onto the mainline, eastbound of the Canadian Pacific; following that we go east to the south shore, the south end of what we call the old Second Narrows Bridge. Then we cross it to the north shore where we are on our own trackage.

I told you that because this takes all our traffic to the north shore where the two existing large bulk plants are located. It means that we must work our way down the joint section, through the west end of the station grounds, and then through a complex of existing congested yards, and hence on to the Canadian Pacific. At all of these last mile or two crossing where there are innumerable public streets, there are very tight curvatures which also exist on the mainline of CPR which is itself congested. To solve that problem and to make it easier to get across, we came off the joint section, with the Great Northern just north of New Westminster, and went into a tunnel. It goes underground and comes out on the south shore of Burrard Inlet which is immediately to the east, and at a

[Interprétation]

M. MacMillan: Je serais heureux de vous le faire savoir.

M. Marshall: C'est tout, monsieur le président.

M. Horner: A la page 21, vous parlez des améliorations projetées de la cour de triage de Port Mann à Vancouver. Je me demande si vous pourriez m'expliquer la phrase suivante:

Deux quais principaux du nouveau pont, Second Narrows...

Pourriez-vous nous dire brièvement ce que vous faites là et aussi comment envisagez-vous l'amélioration des services de manutention des marchandises?

M. MacMillan: Je crois que nous avons parlé de ceci il y a deux ou trois années. Voici, la voie d'entrée du National canadien à Vancouver passe par les voies de chemin de fer du Great Northern et emprunte ses voies ferrées, nous avons des droits à perpétuité; nous arrivons tout près de notre gare, et à ce moment-là nous quittons une section que nous partageons conjointement avec la Great Northern et nous nous continuons sur une autre qui se rend sur la rive sud de Burrard Inlet. Rendus là quelques voies nous appartiennent, ensuite, nous prenons la ligne principale allant vers l'est du Pacifique canadien, vers l'est jusqu'à la rive sud, à la pointe sud de ce que nous appelons l'ancien pont du Second Narrows. Nous le traversons ensuite jusqu'à la rive nord où nous sommes encore sur notre propre voie.

Je vous dit tout cela parce que tout notre trafic va vers la rive nord où sont situées les deux grands élévateurs. Ce qui veut dire que nous devons nécessairement nous acheminer par la section conjointe par le côté ouest du terrain de la gare, et ensuite à travers un réseau de cours de triage très encombrées et de là par le Pacifique canadien. Dans les deux derniers milles, les artères publiques que nous devons traverser sont très nombreuses, il y a des courbes, très accentuées ainsi que sur la ligne principale du Pacifique canadien qui est très embouteillée elle-même. Pour régler ce problème, et pour faciliter l'accès, nous quittons la section que nous partageons conjointement avec la Great Northern juste au nord de New Westminster et nous passons par un tunnel souterrain qui émerge sur la rive

• 2045

higher elevation than the existing trackage. We go on to a new bridge which is now finished but for which the testing is still going on, and hence cross to north Vancouver.

sud de Burrard Inlet tout de suite à l'est sur un terrain plus élevé que celui où se trouve la voie actuelle. Nous empruntons ensuite un nouveau pont qui vient d'être terminé, mais qui est encore en période d'essai, nous traversons ensuite jusqu'à North Vancouver.

[Text]

The result of all this is that we will be able to move from Port Mann Yard to north Vancouver and west Vancouver on the railway, without going through the City of Vancouver at all. It will very substantially reduce the time required to do this.

Mr. Horner: We were out there a number of weeks ago. This in fact will give you the turnaround facilities at the Saskatchewan Pool Terminal Elevator.

Mr. MacMillan: Yes, we have built a new yard right at the Saskatchewan Pool.

Mr. Horner: However, do you still have difficulty in getting down to the elevator that the line elevator's company rents on the south shore?

Mr. MacMillan: Yes, that is correct. In addition to that, we have difficulty in getting down to the Alberta Pool as well. They are both on the CPR.

Mr. Horner: They are on the CPR. Do you move some grain across that trackage?

Mr. MacMillan: Yes, we have been. We move all the grain to the new Saskatchewan Pool Elevator on the trackage which is passed those, and then across our old rails.

Mr. Horner: Yes, I know. I have been out there a couple of times. Would the CPR have to use the same trackage in the Saskatchewan Pool?

Mr. MacMillan: Do you mean the new Saskatchewan Pool?

Mr. Horner: Yes, the new Saskatchewan Pool.

Mr. MacMillan: No, what very likely will happen is that they will give us their new Saskatchewan Pool Elevator grain at a place called Sapperton—no, it was to be Sapperton, but we changed it—it is down a little ways towards the west.

Mr. Horner: Yes, this is around New Westminster.

Mr. MacMillan: Yes, that is correct.

Mr. Horner: In your estimation of the grain handling trade out there, could the old Saskatchewan Pool Elevator, in view of the position on the trackage, be made use of economically in the grain movement at that...

Mr. MacMillan: Well, I think they are continuing to use it to some extent. I do not

[Interpretation]

Le résultat de ces projets c'est que nous pourrions nous rendre de la cours de triage de Port Mann jusqu'à North Vancouver et West Vancouver par voie de chemin de fer sans passer par la ville ce qui réduira sensiblement le temps nécessaire au voyage.

M. Horner: Nous étions là-bas il y a quelques semaines. Cela vous permettra en fait d'accéder aux installations de l'élévateur de blé de Saskatchewan.

M. MacMillan: Oui nous avons construit une nouvelle cour de triage à cet endroit-là exactement.

M. Horner: Avez-vous toujours des difficultés pour vous rendre à l'élévateur que la compagnie loue sur la rive gauche?

M. MacMillan: Oui, c'est vrai. En outre, je dois dire que nous avons aussi des difficultés pour arriver jusqu'à l'élévateur central de l'Alberta. Ils sont tous deux sur les lignes du CN.

M. Horner: Ils sont sur les lignes du CP. Transportez-vous du grain sur ces lignes?

M. MacMillan: Oui nous le faisons. Nous transportons tout le grain destiné à l'élévateur central de la Saskatchewan sur ces voies et ensuite par nos anciennes lignes.

M. Horner: Oui, je sais j'ai été là deux ou trois fois. Est-ce que le Pacifique Canadien doit se servir de la même voie pour arriver à l'élévateur de la Saskatchewan?

M. MacMillan: Vous voulez dire le nouvel élévateur central?

M. Horner: Oui.

M. MacMillan: Non, ce qui arrivera probablement c'est que nous aurons le blé du nouvel élévateur à Sapperton en Saskatchewan ce devrait être à Sapperton mais nous l'avons changé. Ce sera maintenant un peu plus au sud vers l'ouest.

M. Horner: Tout près de New Westminster.

M. MacMillan: Oui, c'est exact.

M. Horner: A votre avis, vu l'état des voies ferrées, est-ce qu'on ne pourrait employer l'ancien élévateur de la Saskatchewan Pool de façon rentable pour transporter le grain?

M. MacMillan: Je crois qu'on l'emploie encore dans une certaine mesure, je ne sais

[Texte]

know to what extent, but my understanding is that it is still in use.

Mr. Horner: Was it not owned by the National Harbours Board?

Mr. MacMillan: I do not know. I knew it as the Saskatchewan Pool. I could not tell you who owns it.

Mr. Horner: Well, I think Saskatchewan Pool have given it up; I do not think that anyone is operating it right now. That is why I asked you the question. I was informed by the Saskatchewan Pool Elevator management that the National Harbours Board were holding it up at a very high leasing price, and that no one has taken it up on their option to buy or to lease.

Mr. MacMillan: I am sorry, Mr. Horner, I do not know.

Mr. Horner: I just wondered if you were familiar with its place in the over-all operation of the Vancouver yard.

Mr. MacMillan: It can be serviced. It has been serviced since it was built.

Mr. Horner: Oh, yes. It was built in 1916; there has been very little money spent on it in improvements.

Mr. MacMillan: Yes, that is correct.

Mr. Horner: I have a further question on this section. I noticed on page 22 you deal with the diesel engines and the costly program of maintaining them. One thing that was drawn to my attention by an engineer of the railroad is that these engines for a long time after they are purchased, have a plaque on them saying that they are owned by—is it National Trust or...

Mr. MacMillan: They are not ours.

Mr. Horner: They are not your diesels?

Mr. MacMillan: No.

Mr. Horner: Who bought these diesels?

Mr. MacMillan: Who bought the Canadian National diesels?

Mr. Horner: Yes.

Mr. MacMillan: The Canadian National Railway Company bought them.

Mr. Horner: It must have been CP then.

Mr. MacMillan: It must have been. It must have been someone other than Canadian National.

[Interprétation]

dans quelle mesure, mais si j'ai bien compris, on l'utilise encore.

M. Horner: N'était-il pas la propriété du Conseil des ports nationaux?

M. MacMillan: Je ne sais pas, je le connaissais sous le nom de Saskatchewan Pool mais je ne sais à qui il appartient.

M. Horner: Je crois que la Saskatchewan Pool l'a abandonné; et je crois pas qu'on l'exploite à l'heure actuelle; c'est pourquoi je vous ai posé la question. Le Conseil des ports nationaux, d'après ce que m'a dit la direction du syndicat du blé de la Saskatchewan, l'offre en location. Le bail est très élevé, personne ne veut ni l'acheter ni le louer.

M. MacMillan: Je regrette, je ne le sais pas, M. Horner.

M. Horner: Je me demandais si vous étiez au courant de ce problème relativement au fonctionnement des services généraux de la cour de triage de Vancouver.

M. MacMillan: On pourrait le remettre en service; on l'a déjà fait d'ailleurs.

M. Horner: Oui, il a été construit en 1916, mais il n'y a pas eu beaucoup de dépenses depuis pour y apporter des améliorations.

M. MacMillan: Vous avez raison.

M. Horner: Une autre question maintenant sur cette section. J'ai remarqué qu'à la page 22 vous parlez des machines diesel et de leur coût d'entretien. Un mécanicien des chemins de fer m'a dit que longtemps après leur achat elles portent une plaque qui indique qu'elles sont la propriété du National Trust ou...

M. MacMillan: Ce ne sont pas les nôtres.

M. Horner: Ce ne sont pas vos diesels?

M. MacMillan: Non.

M. Horner: Qui a acheté ces diesels?

M. MacMillan: Qui a acheté les diesels du National-Canadien?

M. Horner: Oui.

M. MacMillan: Le National-Canadien les a achetées.

M. Horner: Cela devait être le Pacifique-Canadien alors.

M. MacMillan: C'est certainement quelqu'un d'autre que le National-Canadien.

[Text]

Mr. Horner: Canadian National bought them. Do they have an accelerated depreciation fund allowing them to pay for the diesels?

Mr. MacMillan: Well, we bought them, yes. Certainly they are being depreciated.

Mr. Horner: Over what period of years are they being depreciated?

Mr. Corner: Diesels in roadway service, have a 25 year life.

Mr. Horner: Twenty-five years is longer than I thought.

• 2050

Mr. Corner: No, may I correct myself? When it is yard service it is 25 years, road service is 20 years.

Mr. Horner: Would it be a similar trust company or a parent trust company of the party that is keeping the pension fund intact? Would their money be used in any way for the purchase of rolling stock for the CNR?

Mr. MacMillan: Do you mean, could we prepare an equipment trust issue?

Mr. Horner: Yes.

Mr. MacMillan: Oh, yes, of course we could. I do not think that there is any doubt about that.

Mr. Horner: Well, I just wondered. That is very interesting. I do not hold this against you Mr. MacMillan; I do not hold it against the management of the CNR generally. Human beings being what they are they tend to find ways to serve themselves, and make excuses about why they cannot serve other people.

I am going back, Mr. Chairman, with your permission to the pension fund. To be quite honest with you, during the supper hour I thought about why we could not make a greater effort on behalf of the pensioners who gave many years of service, but failed—I am not saying that it was management's fault—failed to contribute or failed to volunteer to contribute to the pension plan.

Mr. Skoberg can correct me if I am wrong, but I think the CPR brought in a compulsory plan or a practically compulsory plan as early as 1942; whereas, the CNR did not bring one in until 1952. So there are more people retired

[Interpretation]

M. Horner: Le National-Canadien les a achetées. Ont-ils une caisse d'amortissement qui leur permet de payer ces diesels?

M. MacMillan: Nous les avons achetées, oui. Certainement il y a amortissement des dépenses.

M. Horner: L'amortissement s'étend sur combien d'années?

M. Corner: L'amortissement est de vingt-cinq ans pour les locomotives diesels.

M. Horner: Plus long que je pensais.

M. Corner: Puis-je rectifier, s'il vous plaît? Lorsqu'il s'agit de service en cours de triage, c'est vingt-cinq ans mais sur la voie ferrée, c'est vingt ans.

M. Horner: Est-ce que c'est une société de fiducie similaire ou une autre société en rapport avec ceux qui gèrent la caisse de retraite? Est-ce que cet argent pourrait servir d'une façon ou d'une autre à acheter le matériel de traction, le matériel roulant du CN?

M. MacMillan: Voulez-vous dire si nous pourrions faire une émission pour l'achat de matériel avec les fonds de fiducie?

M. Horner: Oui.

M. MacMillan: Nous pourrions certainement le faire. Je ne crois pas qu'il y ait de doute à ce sujet.

M. Horner: Cela est très intéressant. Je ne vous en veux pas personnellement, M. MacMillan, et je n'en veux pas non plus à la direction du National-Canadien. La nature humaine fait que les hommes ont tendance à se servir eux-mêmes tout d'abord, et ensuite trouver des prétextes pour lesquels ils ne peuvent pas servir les autres.

Je reviens un peu en arrière, monsieur le président, avec votre permission, à la caisse de retraite. Je serai sincère avec vous, j'y ai songé au cours de l'heure du souper: pourquoi ne pourrions-nous pas faire un plus grand effort pour les retraités qui ont donné beaucoup d'années de service, et qui—je ne dis pas que ce soit la faute de la direction—ne se sont pas portés volontaires pour contribuer, ou n'ont pas contribué, à la caisse de retraite.

Je crois que M. Skoberg pourra me corriger si j'ai tort, mais je crois que le Pacifique-Canadien a établi un régime obligatoire dès 1942, si je ne m'abuse, alors que le National-Canadien en a établi un seulement en 1952.

[Texte]

from the CNR on very low pensions. In fact, you can consider \$25 a month practically no pension at all. I really am not convinced that management has made—if management can buy diesel locomotives with a loan through a trust accounting system from the parent company that is looking after the pension fund, I am not convinced, Mr. MacMillan, that they cannot make a greater concrete effort to do something about those people in that category.

An hon. Member: Is that a question?

Mr. Horner: That is a question, yes. I would like Mr. MacMillan or Mr. Vaughan or any member of the management of CNR to comment on it. To be quite honest with you, the railroad employees in my constituency and I get along amazingly well and they talk to me about the CNR. They are pretty proud workers of the C.N.R. They do not in any way at any time run down the management at all, and they are proud to be a part of it. But, they tell me these things about the pension fund; they tell me that management can buy engines. Maybe they are not quite right on that terminology and I do not hold that against them either.

Mr. Rock: Mr. Chairman, the hon. member is talking about a pension fund and he is talking about buying engines and we went through pensions.

The Chairman: Order, please. Are you through, Mr. Horner?

Mr. Horner: No, no.

The Chairman: I think we should come back on this later.

Mr. Horner: I agree, Mr. Chairman. I notice that Mr. Rock has never varied very far from any particular point and I...

The Chairman: Order, please.

Mr. Horner: ...am pleased to have the wisdom of his counsel. I am dealing with page 22, Mr. Rock, if you would open your copy of the financial report of the CNR, 1968. I do not see that you even have it in front of you and

• 2055

I do know how on earth you could tell whether I am in order or not.

Mr. Rock: The point is that we went through pensions already.

The Chairman: Mr. Rock, please. Mr. Horner, would you address your question to the chair please.

[Interprétation]

Par conséquent, il y a plus de gens au National-Canadien à leur retraite et qui bénéficient d'une pension très basse. Si on juge par la somme de \$25.00 par mois, cela est presque rien comme pension. Si la direction peut acheter des locomotives diesels au moyen d'un prêt fait par l'entremise d'un système de comptes en trust, je ne vois pas, monsieur MacMillan, pourquoi la direction ne fait pas plus pour ses retraités.

Une voix: C'est une question?

M. Horner: Oui, c'est une question, et j'aimerais que M. MacMillan ou M. Vaughan, ou n'importe qui du CN, me réponde. En vérité, je m'entends très bien avec les cheminots de ma circonscription, et ils me parlent justement du National-Canadien. Ils sont très fiers de travailler pour le CN. Ils n'ont rien contre la direction, ils sont très fier de faire partie de l'entreprise. Toutefois, ils m'apprennent ceci au sujet de la caisse de retraite, et me disent que la direction peut acheter des locomotives diesels. Ils n'ont peut-être pas tout à fait raison à ce sujet pour ce qui est de la terminologie, et je ne leur en veux pas non plus à ce sujet.

M. Rock: On parle de la caisse de retraite et on parle de l'achat des locomotives, monsieur le président. Nous avons étudié les caisses de retraite.

Le président: Avez-vous terminé M. Horner?

M. Horner: Non, non.

Le président: Je crois que nous devrions peut-être revenir à cela une autre fois.

M. Horner: Oui, je suis tout à fait d'accord monsieur le président, et je constate en passant que M. Rock n'a jamais dévié...

Le président: A l'ordre, s'il vous plaît.

M. Horner: Je suis très heureux d'avoir la sagesse de ces conseils. Je parle de ce qui se trouve à la page 22, M. Rock si vous voulez ouvrir votre rapport financier du National-Canadien pour 1968. Vous ne l'avez même pas

devant vous, alors comment pouvez-vous dire si je respecte le Règlement ou non?

M. Rock: Oui, mais nous avons déjà parlé des fonds de pension.

Le président: Monsieur Rock, s'il vous plaît; monsieur Horner, pourriez-vous vous adresser au président, s'il vous plaît.

[Text]

Mr. Horner: Mr. Chairman, you are quite right.

The Chairman: Thank you.

Mr. Horner: I am dealing, Mr. Chairman, with Research and Development. Maybe I am doing a little research; maybe I am doing a little development. I am talking about diesel locomotives. The third paragraph on page 22 in the left-hand column.

I would like to know how management, Mr. MacMillan, can find ways and means of purchasing diesel locomotives and yet have not really made an effort with regard to pensions. This is the problem I referred to before supper when questioning Mr. Vaughan. He well remembered that perhaps eight years ago pensions were the subject of lengthy discussion in this Committee. I am not really convinced that management has made an all-out effort to increase pensions for this category of people. I wonder if you would just comment on it briefly, Mr. MacMillan.

Mr. MacMillan: Mr. Horner, when this subject arose before I tried to indicate very considerable sympathy for the problem and I do have sympathy. I said then that I thought this was a matter of breadth that went beyond the scope of the Canadian National or the Canadian Pacific or any other corporation that had employees who were on fixed pensions. I think it embraces people whose income is fixed and who are in the presses of inflation. I did say that I was quite prepared to give serious thought to this question and beyond that I did not feel I could go.

Mr. Horner: Fine. I notice on page 22 you deal extensively with long-range policies regarding mail traffic and plans for improvements in the service. It has been my understanding that for the past 10 years you have progressively got out of the carrying of mail. Do you have any intentions of getting back into it?

Mr. MacMillan: No, we did not progressively get out of mail services. It is true that some mail contracts have moved from the railways to the highways, but we have continued to move mail and it is our interest to continue to move mail.

Mr. Horner: To go a little further with the Industrial Development section, you stated, Mr. Vaughan, that you were getting returns on the pension fund of about 7.5 per cent, I think.

Mr. Vaughan: Yes.

[Interpretation]

M. Horner: Oui, monsieur le président.

Le président: Merci.

M. Horner: Je parle, monsieur le président, de recherche et de développement. Je fais peut-être un peu de recherches moi-même, aussi peut-être un peu de développement. Je parle des locomotives diesel. Il s'agit du troisième paragraphe à la page 22, à la colonne de gauche.

Je veux savoir, monsieur MacMillan, comment la direction peut trouver le moyen d'acheter des locomotives diesel, mais ne peut rien faire pour améliorer la caisse de retraite. C'est le problème dont j'ai parlé avant le dîner à M. Vaughan. Il se rappelait très bien qu'il y a huit ans on avait discuté longuement de ce sujet en comité. Je ne suis vraiment pas convaincu que la direction fait un effort pour augmenter les pensions, pour cette classe d'employés. J'aimerais que vous en parliez brièvement, monsieur MacMillan.

M. MacMillan: Monsieur Horner, lorsque le sujet a été soulevé avant, j'ai essayé de vous montrer que j'étais sensible au problème. Comme je l'ai dit à ce moment-là, je croyais qu'il s'agissait d'une question très vaste, qui allait bien au delà de la portée du National-Canadien ou du Pacifique-Canadien ou de toute autre société qui avait des employés à la retraite et qui recevait une pension fixe. Il y a bien des gens dont les revenus sont fixes et qui sont aux prises avec l'inflation. J'ai dit que j'étais tout à fait disposé à étudier sérieusement cette question, mais je ne crois pas pouvoir pousser plus loin.

M. Horner: Je remarque, à la page 22, que vous parlez politique à long terme concernant le courrier, et des projets d'amélioration du service. J'ai cru comprendre qu'au cours des dix dernières années votre entreprise avait plus ou moins abandonné ce transport du courrier. Avez-vous l'intention.

M. MacMillan: Non, nous n'avons pas abandonné progressivement le service du courrier. C'est un fait que certains contrats concernant le courrier sont passés des trains au trafic routier, mais nous continuons ce service, c'est dans notre intérêt de le faire.

M. Horner: En ce qui concerne la section de l'expansion industrielle, M. Vaughan, vous avez dit que vous obtenez des profits de 7.5 p. 100 des fonds de pension.

M. Vaughan: Oui.

[Texte]

Mr. Horner: I think you said 7.53 per cent. Would you be investing any of this money in industrial development that would fall well within this section with regard to procurement and development of right of way along the railroad and so on?

Mr. Vaughan: No, sir.

Mr. Horner: You would not. This is outside of that? Is it given into the hands of private firms?

Mr. MacMillan: The trend you are talking about, Mr. Horner, we try to do through the agency of the industrial development department itself and the lands which they have under development are in some instance owned by the Canadian National. They are lands which are no longer required for railway purposes, available for redevelopment and in many instances are developed in collaboration with municipal governments; for instance, the laying out of industrial parks and assisting in the securing of industry to populate these parks.

Mr. Horner: You are tied up with Canadian Pacific in your telecommunications system across Canada. Am I correct in that regard?

Mr. MacMillan: In respect of the long lines activities, for example, telex, microwaves and

• 2100

what is called broad band and one other—anyway this type of activity, yes.

Mr. Horner: I noticed an ad in a Winnipeg paper 10 days ago, I may be out a week or so, maybe it was 15 days ago, maybe it was three weeks ago. Telecommunications people, CN-CP I think it was, were advertising in a Winnipeg paper for personnel. I am just recalling from memory since I do not have the ad in front of me. One of the requirements was that they be bilingual. Would that be correct?

Mr. MacMillan: It could be. That is purely speculative because I do not know whose ad it was. It might have been CP Telecommunications of ours, or it might have been a joint one.

Mr. Horner: I was under the impression as I read the article that it was a joint operation. It was your operation in which you were enjoined with the CP.

Mr. MacMillan: That could well be.

[Interprétation]

Mr. Horner: Vous avez dit 7.53 p. 100, je crois. Est-ce que vous avez investi cet argent dans le développement industriel de façon à ce qu'il serve à l'achat de terrains le long du chemin de fer et au développement de ces terrains?

Mr. Vaughan: Non, monsieur.

Mr. Horner: Non, alors remettez-vous cela entre les mains d'entreprises privées?

M. MacMillan: Ce dont vous parlez monsieur Horner, nous essayons de le faire par l'entremise de la division du développement industriel. Les terrains que cet organe développe sont souvent la propriété du CN. Ce sont des terres qui ne sont plus nécessaires à des fins ferroviaires, qui sont prêtes au redéveloppement. Ce développement se fait en collaboration avec les municipalités. Par exemple, on aménage des parcs industriels et on aide à attirer des industries pour peupler ces terrains industriels.

M. Horner: Dans votre système de télécommunications, le CN est lié avec le Pacifique-Canadien partout au Canada. Est-ce que c'est bien cela M. MacMillan?

M. MacMillan: En ce qui concerne les lignes de longue distance, comme le telex, les

micro ondes, les systèmes à larges bandes, enfin ce genre de transmissions, oui.

M. Horner: Dans un journal de Winnipeg, il y a dix jours, ou peut-être 15 jours ou trois semaines, je me trompe peut-être quant à la date, une entreprise de télécommunications, CN et CP je crois, faisait de la publicité pour avoir du personnel. L'une des exigences était, que ces gens soient bilingues, si je me souviens bien. Est-ce que c'est exact?

M. MacMillan: C'est possible. Mais ce n'est qu'une conjecture, parce que je ne sais pas de lu l'article, qu'il s'agissait; c'était peut-être CP Télécommunications, ou la nôtre, ou les deux ensemble.

M. Horner: J'ai eu l'impression, quand j'ai lu l'article, qu'il s'agissait d'une opération conjointe, avec le CP.

M. MacMillan: C'est bien possible.

[Text]

Mr. Horner: That could well be. In actual fact it would be in anticipation of the act. Am I correct?

Mr. MacMillan: No, sir. You will have to recall that there is a very substantial French-speaking population based in Winnipeg and this is the reason for...

Mr. Horner: You misunderstood my question. This was an ad for telecommunications people to operate all across western Canada. The ad was placed in the Winnipeg paper. It did not specifically spell out that they must work in the City of Winnipeg. In fact, I think they would go from there to Edmonton.

An hon. Member: May I ask a supplementary, Mr. Chairman?

Mr. Horner: If I get an answer to mine, you can ask yours.

Mr. MacMillan: I said, Mr. Horner, that as I had not seen the ad I really could not comment, but if it was with respect to Winnipeg, then that would be the reason for it.

Mr. Vaughan: May I add a comment to it? Perhaps it will clear it. The provision of the telephone service in both French and English in Winnipeg has been a long-standing practice in that city. This is what this was all about. There is no departure from practice at all.

Mr. Horner: I appreciate your comment, Mr. Vaughan. This is my last question. With regard to the Alberta Resources Railway, we discussed it at length on the previous occasion and I am not going to go into it again. I notice a certain amount of hesitation in your reply and I want to give you a chance to correct any impressions that you may have realized by this time that you might have made. I was given the impression in the previous questioning concerning that railway that the increased cost of building was purely because of the extension of the railway. Am I right in that regard?

Mr. MacMillan: When we talked about it I told you my recollections were that the original program contemplated its going to Smoky River, and then it was determined it would be extended beyond that. I think of it as being about an additional 100 miles.

Mr. Horner: To Grande Prairie.

Mr. MacMillan: No, not to Grande Prairie, Mr. Horner. That was the third extension. And that one was a much shorter distance, perhaps in the order of 27 miles. I am working from memory here.

[Interpretation]

M. Horner: C'est bien possible. Cela est donc en anticipation de la loi, n'est-ce pas?

M. MacMillan: Non, monsieur. Vous devez vous souvenir qu'il y a une population franco-phone très importante à Winnipeg; c'est la raison pour laquelle...

M. Horner: Vous avez mal compris ma question. Il s'agissait de gens, dans le domaine des télécommunications, qui devaient fonctionner dans tout l'Ouest du Canada. L'annonce a été mise dans un journal de Winnipeg. Elle ne précisait pas qu'ils devaient travailler à Winnipeg, mais de Winnipeg à Edmonton, en fait.

Une voix: Puis-je poser une question supplémentaire, monsieur le président?

M. Horner: Si j'obtiens une réponse, vous le pourrez.

M. MacMillan: J'ai dit, monsieur Horner, que je n'ai pas vu l'annonce; je ne peux donc pas faire de commentaires, mais s'il s'agissait de Winnipeg, ce serait alors la raison.

M. Vaughan: Puis-je ajouter quelque chose? Peut-être que cela éclaircira les choses. Le service téléphonique français-anglais, à Winnipeg, a été une pratique à très long terme dans cette ville. Voilà de quoi il s'agit. On ne s'écarte pas de la pratique en ce faisant.

M. Horner: Merci, monsieur Vaughan. Voici ma dernière question. En ce qui concerne l'Alberta Resources Railway, nous en avons discuté longuement lors de la séance précédente, et je ne veux pas revenir là-dessus. Mais j'ai remarqué une certaine hésitation dans votre réponse, et je vais vous donner la possibilité de corriger ce que vous avez dit, s'il y avait eu des erreurs. J'ai eu l'impression, concernant ce chemin de fer, que l'accroissement des coûts pour la construction de ce chemin de fer était dû simplement au fait de l'extension de ce chemin de fer. Ai-je raison à cet égard?

M. MacMillan: Lorsque nous en avons parlé, je vous ai dit que je me rappelais que le programme original concernait Smoky River; ensuite, on a décidé que cela irait au-delà de cela, soit environ 100 milles supplémentaires.

M. Horner: A Grande-Prairie?

M. MacMillan: Non, monsieur Horner, pas à Grande-Prairie. C'est la troisième extension. Il s'agissait d'une distance beaucoup plus courte, peut-être 27 milles. Je travaille de mémoire.

[Texte]

Mr. Horner: You also said you believe now that an agreement has been reached to move grain from any point in the Peace River over that railroad on Crowsnest Pass rates.

Mr. MacMillan: That is what I said.

Mr. Horner: That is what you said; and you still believe that?

Mr. MacMillan: To be brutally honest with you I have not checked it.

Mr. Horner: You have not?

Mr. MacMillan: No. I thought of it after I left here, but I had so many other things to think about that I just forgot.

Mr. Horner: However, you are still pretty certain?

Mr. MacMillan: Yes. That is my definite impression.

The Chairman: Mr. Trudel.

Mr. Trudel: Mr. Chairman, I would like to ask a question. I believe it was touched on by Mr. Skoberg. With regard to the new method of welding rails and having a split every

• 2105

quarter mile, have you had a chance, through you, Mr. Chairman, to either apply some of the results of this development that has taken place to any of your existing lines?

Mr. MacMillan: Welded rails?

Mr. Trudel: Welded rails with a split every quarter mile.

Mr. MacMillan: Yes. We have extensive mileage of welded rail and we have it broken into different lengths in different parts of Canada. The one characteristic of welded rail, of course, is that it does not have the rail joints every 39 feet which enable the expansion and contraction to be handled as easily, and therefore, there has to be a very much greater amount of anklung of welded rail. We have 78-foot lengths where we have welded two lengths together on curvature for example. We have longer sections in some places; I did say some places, longer than in others. We have 500-foot lengths, yes.

Mr. Trudel: Is it fair to say then that this is working out satisfactorily.

Mr. MacMillan: Yes. I think it is.

Mr. Trudel: I will be very brief, Mr. Chairman. I have one or two points and I will pass.

[Interprétation]

M. Horner: Vous avez dit aussi que vous croyez qu'un accord a été obtenu pour déplacer les céréales de la Rivière-de-la-Paix par ce chemin de fer, aux taux de Crowsnest Pass.

M. MacMillan: C'est bien ce que j'ai dit.

M. Horner: C'est ce que vous avez dit; et vous croyez toujours à cela?

M. MacMillan: Pour être honnête avec vous, je n'ai pas vérifié cela.

M. Horner: Non?

M. MacMillan: J'y ai réfléchi quand j'ai quitté la réunion, mais j'avais tellement d'autres choses dans la tête, que j'ai oublié.

M. Horner: Mais vous en êtes assez certain?

M. MacMillan: Oui. C'est ma dernière impression

Le président: Monsieur Trudel.

M. Trudel: Monsieur le président, j'ai une question à poser. Elle a été soulevée, je crois, par M. Skoberg. A la suite de la nouvelle méthode de soudure, tous les quarts de mille, avez-vous eu la possibilité d'appliquer à vos réseaux les résultats de ces entreprises ou de ces nouveaux développements?

M. MacMillan: Les rails soudés?

M. Trudel: Les rails soudés tous les quarts de mille.

M. MacMillan: Oui, nous avons pas mal de rails de la sorte. Nous avons différentes longueurs, dans différentes parties du Canada. La caractéristique des rails soudés, c'est qu'il n'y a pas les jointures tous les 39 pieds qui permettent l'expansion et la contraction et qui les rendent plus élevés. Donc, il y a un plus grand ancrage avec les rails soudés. Nous avons des longueurs de 78 pieds où nous mettons deux longueurs ensemble, pour les courbes par exemple. Nous avons aussi des sections plus longues dans certains endroits elles sont plus longues que dans d'autres. Nous avons des longueurs de 500 pieds.

M. Trudel: Donc, cela marche bien, n'est-ce pas?

M. MacMillan: Je crois que oui.

M. Trudel: Je serai très bref, monsieur le président. J'ai un ou deux points seulement à

[Text]

Did the amalgamation of four unions affect any of your labour contracts or did this stop any of the contracts from attaining completion?

Mr. MacMillan: No, it did not. We have employees who are involved in this amalgamation. The Brotherhood of Railroad Trainmen, for example, is one. I think we completed a contract with them subsequent to the amalgamation.

Mr. Trudel: I have one last question, Mr. Chairman. Is there any possibility of an amortization similar to the one that you had in 1952 taking place in the next few months?

Mr. MacMillan: Modernization?

Mr. Trudel: Amortization, or write-offs.

Mr. MacMillan: I should not think so.

Mr. Trudel: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Rock, no questions? Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Mr. MacMillan, with regard to your hotel operations, do you have with you, or can you tell me offhand even, if there are any plans for renovations and enlargement of your facilities at the Bessborough in Saskatoon, either this year or next?

Mr. MacMillan: A parking facility has either begun or is about to begin there. This will be in association with the hotel, and that is one definite modification or auxiliary facility. There are going to be some new passenger elevators and there is a provision for a new beverage room.

Mr. Benjamin: The main reason I was interested in this is that the organization I was employed by was responsible for organizing a province-wide convention every year, and frankly, your convention facilities are completely inadequate for anything more than 500 or 600 people. I have had discussions with your present and previous hotel managers and other senior members of the staff and there have been investigations by architects, your construction people, and the hotel people themselves who have made submissions to you people in Montreal.

Mr. MacMillan: Yes, I knew there was an architectural inspection made of this.

Mr. Benjamin: If I might put in an oar with some of your other hotel employees on the management side unless you do something about enlarging those convention facilities you are not going to get any more conventions of the reasonable size of 500 or more

[Interpretation]

soulever. En ce qui concerne l'amalgamation des quatre syndicats, est-ce que cela a affecté vos conventions collectives ou est-ce que cela vous a empêché de les conclure?

M. MacMillan: Non. Nous avons des employés qui sont impliqués dans cette amalgamation, la Fraternité des agents de train, par exemple. Je crois que nous avons conclu un contrat avec eux, après l'amalgamation.

M. Trudel: Une dernière question. Est-il possible qu'il y ait, au cours des prochains mois, un amortissement tel que celui qui s'est produit en 1952?

M. MacMillan: Pardon?

M. Trudel: Y aura-t-il un amortissement?

M. MacMillan: Je ne pense pas.

M. Trudel: Merci, monsieur le président.

Le président: Monsieur Rock, pas de questions? Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: Monsieur MacMillan, en ce qui concerne l'exploitation des hôtels, est-ce qu'il y a des plans pour la rénovation et l'agrandissement de l'hôtel Bessborough à Saskatoon, cette année, ou l'année prochaine?

M. MacMillan: Il y a une installation de stationnement qui est déjà commencée ou est sur le point de l'être. Et ceci sera associé à l'hôtel. Voilà donc une modification bien précise, un service auxiliaire. Il y aura de nouveaux élévateurs et aussi une nouvelle taverne.

M. Benjamin: Ce qui m'intéresse avant tout, c'est que la compagnie pour laquelle je travaillais était chargée d'organiser un congrès provincial chaque année, et, à vrai dire, vos installations de congrès sont parfaitement inadéquates, lorsqu'il s'agit de recevoir plus de 500 ou 600 personnes. J'ai eu des discussions avec votre gérant actuel, ainsi qu'avec les précédents, et d'autres personnes de l'hôtel, et les gens de la construction, les architectes, qui ont fait des soumissions, à Montréal.

M. MacMillan: Je sais qu'il y avait eu un architecte impliqué dans l'affaire.

M. Benjamin: Avec vos autres employés, du côté de la direction, à moins que vous amélioriez ces installations de congrès, vous n'aurez plus d'autres congrès de 500 personnes ou plus. C'est un très bel hôtel. Je sais que vous avez un terrain de stationnement et

[Texte]

people. It is a very nice hotel. I was aware of the hotel parking lot and you have already done two new beverage rooms there. I suggest that something needs to be done about your main banquet room and your largest salon, the Adam Room it is called, to enlarge them and to put modern public address system in it and new furniture.

If it is not done I am afraid you are going to lose convention business from a number of organizations that I am acquainted with just in that province alone, let alone the rest of Western Canada. I would like to urge you as strongly as I can that enlargement and modernizing of your convention facilities, particularly your two large rooms, is a must it seems to me. Some of your competitors in Saskatoon get some slop-over benefit from...

Mr. MacMillan: Yes, they do. Of course they do. I am grateful for your comments. We shall look at it.

Mr. Benjamin: I have one further question, if I may? I would like to pursue further the points Mr. Skoberg raised regarding mishaps. I am sure you appreciate that our concern is similar to yours, and particularly that Mr. Skoberg sometimes rides on the front end of the trains.

Concerning the maintenance of way, you said your track inspections go on all day. Does this mean that whatever the length of the section be is it gone over every hour on the hour, or twice every 24 hours? Is this what you mean by "all day"?

Mr. Bowra: No. We have patrol men who patrol the track. If it is a fairly lengthy section they probably cover it once in a day. Expect when there is some serious situation developing, there is no patrolling of track at night nor was there previously.

Mr. Benjamin: Would you agree that the more often a section of track is patrolled, the greater the likelihood that broken rails, sun-kinks and so forth will be found and corrected before the next train comes along?

Mr. Bowra: Yes, but I think we have to take into account, as we move further into welded rail, better anchored rail, much better drained roadbed and better tie situation, that the extent of difficulty in the roadbed is not as great as it was previously. That coupled with the mechanized equipment we can now use and the opportunity to get at the track without having to occupy it all the time makes it possible for us to patrol it and keep it in safe condition. As far as I know, it is in just as safe, if not safer condition.

[Interprétation]

deux nouvelles tavernes. Quelque chose devrait être fait en ce qui concerne la grande salle des banquets, le grand salon, la salle Adam, pour les agrandir, avoir un nouveau système pour le son, et un nouvel ameublement.

Si vous ne le faites pas, j'ai bien peur que vous allez perdre les congrès de plusieurs organisations que je connais, seulement dans cette province, sans compter les autres provinces de l'Ouest. J'aimerais vous encourager à améliorer les installations pour les congrès, surtout dans les deux grandes salles. C'est important, c'est même essentiel. Certains de vos concurrents vont tirer profit de...

M. MacMillan: Bien sûr. Je vous remercie de vos commentaires: nous allons étudier la question.

M. Benjamin: J'ai une autre question à poser. En ce qui concerne les questions qui ont été soulevées par M. Skoberg, nos préoccupations sont les mêmes que les vôtres. M. Skoberg, parfois aussi, prend le train. Et je voudrais soulever la question qu'il a mentionnée sur les accidents. Pour ce qui est de l'inspection des rails, vous dites que ça se fait tous les jours. Est-ce que cela se fait toutes les heures, ou deux fois par 24 heures? Qu'entendez-vous par «tous les jours»?

M. Bowra: Non. Nous avons des patrouilleurs qui inspectent la voie. Si la section est assez longue, la patrouille a lieu une fois par jour. Il n'y a pas de patrouille de nuit sauf lorsqu'il y a une situation très grave la nuit.

M. Benjamin: Êtes-vous d'accord que plus il y a de patrouilles, plus on a des chances de trouver des défauts à corriger avant qu'un train passe?

M. Bowra: Oui, mais puisque nous abordons l'âge du rail soudé, du meilleur ancrage, des ballasts mieux drainés et du meilleur système d'attache, les difficultés ne sont pas aussi importantes qu'auparavant. Ces faits, ainsi que l'équipement mécanisé que nous pouvons utiliser et la possibilité d'aller sur la voie sans l'occuper constamment, sans nous permettre de patrouiller, nous permettent de la garder en bon état de sécurité, et peut-être même dans un état plus sûr qu'auparavant.

[Text]

Mr. Benjamin: I have noted on both systems the number of mishaps that are recorded as "cause unknown". Many wrecks I have been to with the hook where the cause was suspected to be a broken rail. It could not be found in the midst of all the mess.

My concern here is that the inspection be done oftener than it is, particularly in winter months at 30° and 40° below temperatures when we get the greatest occurrence of broken rails. With the present day high speed and heavy weight trains, even with welded rails, is there not a higher possibility for broken rails?

Mr. Bowra: I do not think so. The rail itself is of much heavier section, in addition to which throughout the summer months there is a program of electronically testing the rails for cracks. A good many of the cracks that would eventually bring about a breakage of the rail are pretty hard to detect.

Mr. Benjamin: Yes, I know. Do you carry on any comparisons over a number of years on the causes of mishaps? You may not have the information here, but have you noted any marked change in the causes of mishaps, such as a change from broken rails to some other reason, or an increase in the number that are attributed to broken rail?

Mr. Bowra: No, I think if I were generalize on that and go back a few years I would say that we have less now due to burned off journals because of the reduction in the number of hot boxes; that is the trend that has been taking place. Mostly, and in so far as the rail is concerned and by reason of the electronic testing that is carried out we are able to follow up the characteristics of rails, and if we find in some section we are running into defects in those rails which all came out of a certain batch from the mill, we then begin to watch them pretty closely, because there is obviously something wrong and they may need to be lifted out.

Mr. MacMillan: Then there are two other characteristics. One is, we are working with a new steel. I am sure you know about that. This is a tougher steel, and is a wee bit more expensive, but we have hopes that this will prove to be very much worth the additional cost.

Also the welded rail that we were talking about a minute ago tends to reduce some of

[Interpretation]

M. Benjamin: J'ai remarqué que pour bon nombre d'accidents sur les deux réseaux on indiquait toujours «cause inconnue». Lorsqu'on se rend sur les lieux des accidents avec la grue, souvent on pense que c'est un rail cassé qui en a été la cause, mais c'est assez difficile de trouver un rail cassé dans tous les débris d'un accident.

Donc ce qui me préoccupe, c'est que si l'inspection est faite plus souvent qu'elle ne l'est, surtout en hiver avec des températures de 30 à 40 au-dessous de zéro au moment où nous avons les plus grandes chances d'avoir des bris de rails. A l'heure actuelle, avec des trains à grande vitesse et dont le poids est plus élevé, est-ce que vous ne croyez pas qu'il y a une grande possibilité que les rails se brisent?

M. Bowra: Je ne pense pas. Il y a par exemple une étude de l'équipement électronique pour la vérification des rails. Souvent les fissures de rails sont extrêmement difficiles à détecter

M. Benjamin: Oui, je sais. Est-ce que vous établissez des comparaisons d'une année à l'autre, ou au cours des années, en ce qui concerne les causes des accidents? Vous n'avez peut-être pas ces renseignements sous la main, mais avez-vous remarqué un changement important dans la cause des accidents? Par exemple, des rails cassés à des autres causes? Où est-ce que le nombre d'accident causés par des bris de rails ont augmenté?

M. Bowra: Non. Si je devais faire une remarque générale, je dirais que nous avons moins d'accidents causés par des échauffements d'essieux dus à des boîtes d'essieux défectueuses. A cause des dispositifs électroniques de vérification, nous pouvons suivre l'évolution des caractéristiques des rails et lorsque l'on constate des défauts, provenant de rails d'une même série, nous les surveillons encore plus étroitement, et souvent nous les changeons.

M. MacMillan: Il y a deux autres caractéristiques: nous travaillons actuellement avec un nouvel acier, je suis sûr que vous êtes au courant. C'est un acier beaucoup plus solide, il est plus cher, un peu plus cher, nous espérons cependant qu'il vaudra la dépense supplémentaire.

De même, le rail soudé, dont nous parlions il y a quelques instants, a tendance à réduire

[Texte]

these. All railways have railjoint problems, for example. Welded rail, of course, reduces the number of joints appreciably.

So these are trends in the right direction on the point you are raising.

Mr. Benjamin: On that point, expressing what is on the minds of so many of your past and present employees and perhaps of some of the public, that caution be exercised in the matter of reduction of inspection and maintenance until at least you have thoroughly proven to your own satisfaction as far as safety is concerned that perhaps extra caution than what you have already shown is needed.

Mr. Bowra: We can assure you that we are not likely to start taking actions that reduce the safety on the railroads. We are proud of the safety record and we intend to improve it.

I am just noticing in our own statistics, which could be different from yours depending on what is included, but in the statistics that I have here there is a slight lessening over the last three years in the number of accidents that we consider were due to defective track.

Mr. Benjamin: I have one final question for my own information which may have been asked earlier when I was not here. On your telecommunications arrangements with the CP, is this a joint 50 - 50 operation or does one of you have a larger interest in it than the other?

Mr. MacMillan: I think basically it is 50 - 50: we divide Canada. If, for example, you are talking about the microwaves, in one section Canadian Pacific builds and maintains the microwave, and in the remainder we do.

Mr. Benjamin: So that you try to keep an even division, not only as to the territory that you cover but in regard to any old assets that are brought into the system.

Mr. MacMillan: Pretty well. Telex, for example, is 50 - 50: we both buy in equal amounts the equipment required to rent to our subscribers.

Mr. Skoberg: I have one more question, Mr. Chairman. Mr. MacMillan, has your engineering department given any consideration to putting in the mesh wire fencing in the heavily populated areas—I mean the larger cities?

Mr. MacMillan: Yes, and we have it in some places.

[Interprétation]

certaines difficultés. Tous les chemins de fer, ont des problèmes de jointure des rails; il faut donc réduire ce nombre de jointures au maximum. Ce sont là des tendances qui rencontrent les points soulevés par votre question.

M. Benjamin: Sur un point cité, qui est à l'esprit de beaucoup de vos employés présents ou passés, et certainement d'une partie du public en ce qui concerne la réduction des inspections et des entretiens, tant que vous n'êtes pas absolument sûrs du point de vue de la sécurité, qu'il faut tout de même appliquer plus d'attention qu'auparavant au problème de la sécurité.

M. Bowra: Nous sommes très heureux des résultats que nous avons pu obtenir en matière de sécurité, nous pourrions maintenir en ce qui concerne les statistiques que j'ai sous les yeux, qu'il y a une diminution notable des accidents dus à des voies défectueuses au cours des dernières années.

M. Benjamin: J'ai une dernière question pour ma propre information en ce qui concerne vos arrangements avec le Canadien-Pacifique vis-à-vis des télécommunications. Est-ce que c'est une exploitation à moitié-moitié ou est-ce qu'il y en a un des deux qui a un intérêt plus important?

M. MacMillan: Fondamentalement c'est une répartition moitié-moitié. Si, par exemple, vous parlez du réseau à ondes dans une section du Canada le Canadien-Pacifique maintient le système à ondes et dans l'autre c'est le National-Canadien qui en a la charge.

M. Benjamin: Donc vous avez une répartition à peu près équitable? Non seulement sur le terrain mais quant aux installations anciennes?

M. MacMillan: C'est ça. En ce qui concerne le télex, nous avons réparti les frais moitié-moitié.

M. Skoberg: Avez-vous pris des mesures pour protéger vos voies par du grillage au moins dans les grandes villes?

M. MacMillan: Nous avons déjà procédé à des installations semblables dans divers endroits.

[Text]

Mr. Bowra: I do not think we have any specific program on it, although it has been under discussion at various points.

Mr. Skoberg: Did you have it in Toronto where the mishap occurred?

Mr. MacMillan: You mean where the switch was cut?

Mr. Skoberg: Yes, along the right-of-way.

Mr. Bowra: I would not know. Not knowing where that location is, I would not know.

Mr. Skoberg: It was at Woodbine.

Mr. Bowra: It would not have that type of fence there.

Mr. Skoberg: Are you looking into this matter of installing the mesh wire fencing?

Mr. MacMillan: We have Frost fencing in places, certainly.

Mr. Skoberg: I am thinking of additional fencing, not what you have at the moment, and whether or not your program is to fence in the right-of-way in the heavily populated areas?

Mr. Bowra: We have no program of that sort under way.

Mr. Skoberg: Would you think it would be of any benefit in the larger areas?

Mr. MacMillan: These things can be of benefit and they can be very expensive. If it were possible, as I said earlier, today to isolate trouble spots, then it would be easy to deal with them, but to start taking all these super precautions throughout the system would involve a vast sum of money.

Mr. Skoberg: Do you have many letters of complaint, Mr. MacMillan, in regard to children playing on the right-of-way and in between cars on your yard tracks because of the lack of fencing?

Mr. MacMillan: Nothing like we used to have. We used to have a great deal of that, but there are not nearly as many instances of this nature as there used to be.

Systems Activities section agreed to.

Commentary agreed to

Vote 45 agreed to

Financial Review section agreed to

[Interpretation]

M. Bowra: Nous n'avons pas de programme particulier. Je sais qu'on en a discuté à divers endroits.

M. Skoberg: En aviez-vous placé à Toronto, avant l'accident?

M. MacMillan: Où l'aiguillage avait été scié?

M. Skoberg: Oui, le long du passage.

M. Bowra: Je ne sais pas.

M. Skoberg: C'était à Woodbine.

M. Bowra: Cela ne devait pas être ce genre de barrières.

M. Skoberg: Vous étudiez cette situation n'est-ce pas? Vous installez ces grilles?

M. MacMillan: Nous avons des barrières Frost à certaines places.

M. Skoberg: Je parle de grillages supplémentaires, dans les endroits où il y a des droits de passage dans des régions populeuses.

M. Bowra: Nous n'avons pas de programme dans ce sens.

M. Skoberg: Est-ce que cela pourrait être de quelque utilité dans quelques régions importantes?

M. MacMillan: Oui ces choses peuvent avoir quelque avantage mais elles peuvent être très onéreuses aussi. S'il était possible comme je l'ai dit auparavant d'isoler les endroits où l'on serait susceptible d'avoir des difficultés, ce serait bien. Mais si nous voulions prendre tous ces excès de précautions, cela impliquerait de grandes sommes d'argent.

M. Skoberg: Est-ce que vous avez reçu beaucoup de lettres, de plaintes concernant les enfants qui jouent sur les voies, entre les wagons et dans les cours de triage?

M. MacMillan: Pas autant qu'avant. Nous en avons beaucoup dans le temps mais pas autant maintenant.

La section «Activités d'ensemble» est adoptée.

La section «Commentaire» est adoptée.

Le crédit 45 est adopté.

La section «Situation financière» est adoptée.

[Texte]

Carload Freight Rate section agreed to

The Annual Report of the Canadian National Railways for the year 1968 agreed to.

The Annual Report of the Canadian National Railways for the year 1967 agreed to.

Canadian National Railways, Security Trust and Auditors' Report to Parliament on the account of the Canadian Railway System for 1968 agreed to.

Canadian National Railways Security Trust and Auditors' Report to Parliament on the account of the Canadian Railway system for 1967 agreed to.

Report to Parliament of the Auditors on the account of the Canadian National Railway System for the year ended December 31, 1968 Agreed to.

Report to Parliament of the Auditors on the account of the Canadian National Railways System for the year ended December 31, 1967 agreed to.

The Chairman: Shall I report the same to the House?

Some hon. Members: Agreed.

Mr. Breau: Mr. Chairman, before we adjourn, I would like to commend the witnesses, and the officials of the CNR, for the way in which they answered our questions, and the way they presented their Report.

The Chairman: I want to thank you too, Mr. Vaughan and all your staff.

Mr. Vaughan: Thank you, very much.

[Interprétation]

La section «Tarif des marchandises» est adoptée.

Le rapport annuel du National-canadien pour l'année 1968 est adopté.

Le rapport annuel du National-canadien pour l'année 1967 est adopté.

Le rapport annuel du Trust des titres des Chemins de fer Nationaux du Canada pour l'année 1968 est adopté.

Le rapport annuel du Trust des titres des Chemins de fer Nationaux du Canada pour l'année 1967 est adopté.

Le rapport des vérificateurs du Parlement concernant les comptes du réseau des Chemins de fer Nationaux pour l'année terminée le 31 décembre 1968 est adopté.

Le rapport des vérificateurs du Parlement concernant les comptes du réseau des Chemins de fer Nationaux pour l'année terminée, le 31 décembre 1967 est adopté.

Le président: Dois-je faire rapport à la Chambre?

Des voix: D'accord.

M. Breau: Monsieur le président, j'aimerais, avant l'ajournement, que nous félicitions la direction du National-Canadien pour la façon dont ils ont répondu à nos questions et dont ils ont présenté leurs rapports.

Le président: Je voudrais vous remercier aussi, Monsieur Vaughan et tout votre personnel.

M. Vaughan: Merci beaucoup.

APPENDIX "A-4"

General Description
of theSingle Price Structure Covering
Express and Non-carload Freight Traffic*Introduction:*

The different methods by which express and l.c.l. shipments were handled resulted in a wide differential in the rates applicable to each type of traffic. Express grew as a by-product of passenger train service whereas l.c.l. freight was handled in freight train service. Differences in shipment nature, size, weight and required transit time determined the choice of method under which the traffic would move.

Over the years many changes have occurred—the most important being the development and spread of trucking operations. Within industry rapid growth and diversification has taken place. New techniques of production have resulted in a faster turn-over of goods, and this factor, coupled with a reduction in inventories, has necessitated high speed on time performance of transport media. There also has been a change in the nature of the goods being offered for transport. For instance, the trend to low density commodities has been very marked in recent years.

The railways were forced by the impact of truck competition to provide pick-up and delivery of l.c.l. freight as they had been doing for express. This same competitive factor also required a speed-up in freight service, and publication of competitive rates.

As a consequence of these factors, the service differences between express and l.c.l. traffic have narrowed, and the railways have, in recent years, taken steps to integrate and adapt their facilities, equipment and operations to best serve the new market situation. Coupled with the fact that highway carriers have never made a differentiation comparable to that between express and l.c.l., it has become increasingly obvious that a single structure of terms and prices is required, designed to provide a proper match between the market and the services offered.

APPENDICE «A-4»

Description générale
del'unique structure de prix couvrant
les messageries et le trafic de détail*Introduction:*

Les différentes méthodes utilisées pour l'acheminement des messageries et du trafic de détail ont produit une grande différence entre les taux applicables à chaque genre de trafic. Le service de messageries s'est développé comme un sous-produit du service de trains de voyageurs tandis que le trafic de détail était acheminé par le service de trains de marchandises. Les différences entre les envois quant à leur nature, à leurs dimensions, à leur poids et au temps nécessaire pour leur transport déterminaient le choix de la méthode à utiliser pour leur transport.

Avec les années, bien des changements sont survenus, le plus important étant l'arrivée et l'expansion du camionnage. Dans l'industrie, une croissance et une diversification rapides se sont produites. De nouvelles techniques de production ont donné un écoulement plus rapide des marchandises et, ce facteur joint à une réduction des stocks, a nécessité une grande rapidité d'acheminement de la part des moyens de transport. Il s'est également produit un changement dans la nature des marchandises offertes au transport. Par exemple, la tendance vers des denrées de faible densité a été très marquée au cours de ces dernières années.

Les chemins de fer ont été forcés, sous la pression de la concurrence du camionnage, d'assurer des services de ramassage et de livraison pour le trafic de détail comme ils l'avaient fait pour les messageries. Ce même facteur de concurrence a également exigé une accélération du service marchandises et la publication de taux de concurrence.

Par suite de ces facteurs, les différences de service entre les messageries et le trafic de détail se sont rétrécies, et les chemins de fer ont pris, au cours des dernières années, des mesures pour intégrer et adapter leurs installations, leur matériel et leurs exploitations de façon à desservir le mieux possible la nouvelle situation du marché. Si on ajoute à cela le fait que les transporteurs routiers n'ont jamais fait de différence comparable à celle qui existe entre les messageries et le trafic de détail, il est devenu de plus en plus évident qu'une structure unique de conditions et de prix est nécessaire, afin d'assurer un équilibre convenable entre le marché et les services offerts.

The new pricing, terms, conditions and rules, introduced on September 5th by the Express Traffic Association on behalf of all Canadian railway express non-carload carriers, are aimed at filling this requirement.

Requirements for the Price Structure:

There are eight main considerations that have affected the rating of goods moving in l.c.l. and express service. These are:

1. Basic cost of service
2. Value of service
3. Value of commodity
4. Density
5. Risk of loss or damage
6. Commodity interrelationships
7. Politico—historical factors
8. Unusual characteristics

Only four of these considerations relate to the costs of providing service, and, under conditions of competition and in the light of the new legislation, are the only ones that must necessarily be retained. These are:—

1. Basic cost of service
2. Density
3. Risk of loss or damage
4. Unusual characteristics

A clearer understanding of the interrelationships between these essential cost variables now exists, and better cost information is available. This, coupled with the requirements to make the pricing attractive to the market, largely dictate the most appropriate pricing format.

1. Basic Cost of Service:

For a normal movement, this comprises the following elements:—

(a) Line haul costs: these vary with distance and proportion of vehicle or car capacity occupied.

(b) Terminal costs, shed handling: this cost element fluctuates with the number of pieces for shipments below 300 lbs., whereas for shipments above 300 lbs., the cost element tends to equate with weight. Generally, larger shipment weights cause some reduction in the unit cost of shed handling.

(c) Terminal costs, documentation (including associated administration): this cost element varies directly with number of shipments, and is not variable with shipment size or distance moved.

Les nouveaux modes d'établissement des prix, termes, conditions et règles, introduits le 5 septembre par l'Association du trafic-messageries au nom de tous les transporteurs ferroviaires canadiens de messageries et de trafic de détail, visent à combler ce besoin.

Nécessités de la structure des prix:

Huit considérations ont influé sur la détermination des taux applicables aux marchandises transportées par le service du trafic de détail et des messageries. Ce sont:

1. Le coût de base du service
2. La valeur du service
3. La valeur de la denrée
4. La densité
5. Les risques de perte ou d'avaries
6. Les rapports entre les denrées
7. Les facteurs politiques et historiques
8. Les particularités exceptionnelles.

Seulement quatre de ces considérations se rapportent au coût du service à assurer et, dans les conditions de concurrence et d'après la nouvelle législation, elles sont les seules qui doivent nécessairement être retenues. Ce sont:

1. Le coût de base du service
2. La densité
3. Les risques de perte ou de l'avaries
4. Les particularités exceptionnelles.

On comprend mieux maintenant la relation qui existe entre ces coûts variables essentiels, et on dispose de meilleurs renseignements sur le prix de revient. Ce facteur, joint à la nécessité de rendre attrayante pour le marché la façon de déterminer les prix, dicte en grande partie la méthode la plus appropriée à ce sujet.

1. Coût de base du service

Pour un mouvement normal, ce coût comprend les éléments suivants:

a) Frais de parcours: ces frais varient avec la distance et la proportion de la capacité du véhicule qui est occupée.

b) Frais de tête de ligne, manutention dans les hangars: cet élément du coût varie avec le nombre de pièces pour les envois de moins de 300 livres, tandis que dans le cas des envois de plus de 300 livres, il tend à être en fonction du poids. Généralement, il y a réduction du coût unitaire de la manutention dans les hangars, dans le cas des envois lourds.

c) Frais de tête de ligne, documentation (y compris l'administration connexe): cet élément du coût varie directement avec le nombre d'envois; il ne varie pas avec les dimensions des envois ou la distance parcourue.

(d) Terminal costs, pick-up and delivery: this cost varies both with the number of calls made and with the quantity of goods handled. The most appropriate composite cost appears to be a cost per shipment plus a cost per unit of weight.

2. Density:

All transportation vehicles have a cubic capacity and payload that determines the average traffic density that will fully utilize the vehicle. Many of the present commodity classifications are designed to differentiate the pricing of shipments of varying densities. For non-carload traffic, density measurement by description is both complex and too crude. A straightforward cube rule, based on the dimensions of the shipment, can be uniformly applied to all commodities and all types of packaging without the need for subjective judgment.

3. Risk of Loss or Damage:

In the freight classification, shipments with a susceptibility to loss or damage were either premium rated or excluded. In the express classification, carriers' liability was limited for all shipments, with the shipper having the option of purchasing additional coverage.

4. Unusual Characteristics:

Shipments that require special handling or equipment are accepted, within the limits of capability of the personnel and facilities available at the points concerned. Additionally, a variety of supplementary services are offered to, or required by, shippers: e.g., COD's, storage, armed guards, advancing of charges.

Price Differentials:

These basic cost components largely define the price structure, and their values set a base level for prices. Other considerations, including competition, regional differences and attitudes, and historical patterns have, however, been taken into consideration in the final choice of price levels and differences.

Pricing Format:

Reflecting the cost structure, the pricing format varies on either side of the 300 lb. level.

Below 300 lbs., a graduated table of charges in 25 lb. or 50 lb. increments, related to distance, is quoted for one piece shipments. An

d) Frais de tête de ligne, ramassage et livraison: ces frais varient et avec le nombre de visites et avec la quantité de marchandises manutentionnées. Le coût composé le plus approprié semble être un coût par envoi plus un coût par unité de poids.

2. Densité

Tous les véhicules de transport ont une capacité cubique et une charge payante qui déterminent la densité moyenne de trafic qui utilisera pleinement le véhicule. Un grand nombre des classifications actuelles des denrées sont conçues de façon à faire une différence pour l'établissement des prix des envois de diverses densités. Dans le cas du trafic de détail, la mesure de la densité par une description est à la fois complexe et trop rudimentaire. Une règle directe de cubage, fondée sur les dimensions de l'envoi, peut être uniformément appliquée à toutes les denrées et à tous les genres d'emballage sans la nécessité d'un jugement subjectif.

3. Risques de perte ou de dommages:

Dans la classification des marchandises, les envois susceptibles de se perdre ou d'être endommagés étaient sujets à une prime ou étaient exclus. Dans la classification des messageries, la responsabilité des transporteurs était limitée pour tous les envois, l'expéditeur ayant la faculté d'acheter de la protection supplémentaire.

4. Particularités exceptionnelles:

Les envois qui exigent une manutention spéciale ou un matériel spécial sont acceptés, dans les limites de la capacité du personnel et des installations disponibles aux points en cause. En outre, des services supplémentaires variés sont offerts aux expéditeurs ou exigés par eux: par exemple, les envois grevés de remboursement, l'entreposage, les gardes armés, l'avance des taxes.

Différences entre les prix

Ces éléments du coût de base définissent en grande partie la structure des prix, et leurs valeurs établissent un niveau de base pour les prix. D'autres points, y compris la concurrence, les différences et attitudes régionales et les structures historiques, ont cependant été pris en considération dans le choix définitif des niveaux et différences de prix.

Façon d'établir les prix

Étant le reflet de la structure du coût, la façon d'établir les prix varie des deux côtés du niveau de 300 livres.

Au-dessous de 300 livres, une table graduée des taxes d'augmentations de 25 ou 50 livres, rapportée à la distance, est citée pour les

additional charge is made for each piece in excess of one, and for pieces of excess size. A limitation is placed on the maximum cube of shipments that will be accepted on this price scale. Shipments exceeding this limit will be charged at the 300 lb. and over prices; both the piece charge and the cube limit are necessary to ensure consistent reflection of the cost structure, and should encourage the shipper to select the optimum configuration for his shipment.

The scale for 300 lbs. and over is quoted in cents/100 lbs. for a series of minimum 'chargeable' weights ranging from 300 lbs. to 10,000 lbs. A cube rule to determine 'chargeable' weight applies to all shipments priced on this scale. The level of 10 lb./cu.ft. has been chosen; traffic with a density less than this value will have a 'chargeable' weight based on 10 lb./cu.ft. Choice of the 10 lb./cu.ft. level will move the 'chargeable' average density of all traffic to a level that is fairly compatible with the characteristics of the equipment being used to handle this traffic.

The method chosen, that of applying a 'chargeable' weight, rather than a former practice in both freight and express of categorizing traffic into various density ranges has several advantages. It is simpler to apply; it avoids sharp price changes as boundary values are crossed; it offers both incentive and choice to shippers in adjusting the configuration and packaging of their shipments, as such adjustments now have a known and immediate effect on price.

For special handling or services, supplementary price scales and charges have been designed which will at least recoup carriers' costs; whenever possible, the prices will encourage the growth of traffic which offers mutual benefits to shipper and carrier.

For the pricing of risk coverage, the express system appears to be more adaptable to shippers' requirements. Shippers requiring coverage beyond the basic liability accepted automatically by the carrier now have the alternatives of declaring and paying a value above the basic level, or buying coverage up to a higher dollar per pound level.

envois d'une pièce. Une taxe supplémentaire est ajoutée pour chaque pièce, en plus de la première, et pour les pièces de dimensions excédentaires. Une limite est fixée quant au cubage maximum des envois qui seront acceptés à des prix compris dans cette échelle. Les envois dont les dimensions dépassent cette limite seront taxés aux prix de 300 livres et plus; la taxe par pièce et la limite de cubage sont toutes les deux nécessaires pour assurer un reflet consistant de la structure du coût; elles devraient inciter l'expéditeur à choisir la configuration la plus avantageuse pour son envoi.

L'échelle des prix pour les envois de 300 livres ou plus est donnée en cents par 100 livres pour une série de poids, allant de 300 livres à 10,000, auxquels s'applique une taxe minimale. Une règle de cubage servant à déterminer le poids «taxable» s'applique à tous les envois dont le prix de transport est établi d'après cette échelle. Le niveau de 10 livres au pied cube a été choisi; le trafic d'une densité inférieure à cette valeur aura un poids taxable fondé sur ce niveau. Le choix du niveau de 10 livres au pied cube portera la densité moyenne taxable de tout le trafic à un niveau raisonnablement compatible avec les particularités du matériel utilisé pour la manutention de ce trafic.

Le méthode choisie, celle d'appliquer un poids «taxable», en remplacement de l'ancienne pratique, tant pour les marchandises que pour les messageries, de classer le trafic par catégories comportant diverses échelles de densités, présente plusieurs avantages. Elle est plus simple à appliquer; elle évite de brusques changements de prix au passage d'une valeur à une autre; elle offre aux expéditeurs et un stimulant et un choix quant à la configuration et à l'emballage de leurs envois, vu que ces adaptations ont maintenant un effet connu et immédiat sur le prix.

Pour la manutention spéciale ou les services spéciaux, on a conçu des échelles de prix et taxes supplémentaires qui indemniseront au moins de leurs frais les transporteurs; chaque fois que ce sera possible, les prix encourageront l'accroissement du trafic qui offre des avantages mutuels à l'expéditeur et au transporteur.

En ce qui concerne les prix relatifs à la protection contre les risques, le système des messageries semble plus approprié aux besoins des expéditeurs. Les expéditeurs qui ont besoin d'une protection supérieure à la responsabilité de base acceptée automatiquement par le transporteur ont maintenant le choix entre déclarer une valeur supérieure au niveau de base et payer un prix correspondant à cette valeur, ou acheter de la protection à un niveau plus élevé de dollars par livre.

The incorporation of distance into the pricing format can best be achieved by a block system. This concept was used in both the former express tariffs and in some freight tariffs. It provides the simplest method and has sufficient sensitivity to reflect necessary price differentials into the format.

Terms and Conditions:

The price all non-carload traffic on a single structure requires a single set of terms and conditions of carriage, which define the responsibilities of carriers, shippers and consignees. The contents of former express and freight terms and conditions have formed the basis of the unified set, with conflicting items being resolved, redundant items removed, and necessary additions and changes made to match the new pricing.

Under the new legislation, the terms and conditions were the only component of the price structure that required the approval of the Board of Transport Commissioners; this approval was given on September 18th, 1967.

Rules:

While the need for a commodity classification has been eliminated, rules that define the levels and limits of the services available, formerly incorporated in the classifications, are still required. As with the terms and conditions, the new rules have been developed from the former express and freight classifications, with changes, additions and deletions to meet the new situation.

Design of Publication:

To incorporate the required components into a whole for publication, the new tariff consists of the following:—

1. Terms and conditions
2. Rules
3. Station directory
4. Tables of block rate bases
5. Table of charges per shipment below 300 lbs., and scale of rates per 100 lbs.
6. Miscellaneous charges tariffs

Price Scales:

There are five tables of charges and rates which are at present published in the new tariff covering the following territories and movements:

Le cantonnement offre la meilleure façon d'incorporer la distance dans les facteurs d'établissement des prix. Ce concept était utilisé tant dans les anciens tarifs des messageries que dans certains tarifs marchandises. Il constitue la méthode la plus simple et est suffisamment sensible pour refléter les différences dont il y a lieu de tenir compte dans l'établissement des prix.

Conditions:

Placer les prix de tout le trafic de détail dans une seule structure exige un ensemble unique de conditions de transport, qui définisse les responsabilités des transporteurs, des expéditeurs et des consignataires. La teneur des anciennes conditions des messageries et du trafic de détail a servi de base à l'ensemble unifié, les éléments incompatibles étant corrigés, les éléments superflus étant supprimés et les adjonctions et modifications nécessaires étant effectuées pour convenir au nouveau mode d'établissement des prix.

En vertu de la nouvelle loi, les conditions étaient le seul élément de la structure des prix qui exigeait l'approbation de la Commission des transports du Canada; cette approbation fut donnée le 18 septembre 1967.

Règles:

Bien que le besoin d'une classification des denrées aie été éliminé, des règles qui définissent les niveaux et les limites des services disponibles, anciennement incorporées dans les classifications, sont toujours nécessaires. Pour ce qui est des termes et des conditions, les nouvelles règles ont été tirées des anciennes classifications des messageries et des marchandises, dans lesquelles on a fait les modifications, adjonctions et suppressions que nécessitait la nouvelle situation.

Étude de la publication

Pour rassembler les éléments nécessaires en un tout pour la publication, le nouveau tarif comprend les rubriques suivantes:

1. Conditions
2. Règles
3. Répertoire des gares
4. Tables des bases de taux de canton à canton
5. Table des taxes par envoi de moins de 300 livres et échelle des taux par 100 livres.
6. Tarif de taxes diverses.

Échelle de prix:

Cinq tables de taxes et de taux sont actuellement publiées dans le nouveau tarif couvrant les territoires et mouvements suivants:

- A. General scale, applying within Central Canada, and between Central Canada and the West.
- B. Western Scale, applying within Western Canada.
- C. Maritime Scale, applying within the scheduled territories as defined in the Maritimes Freight Rates Act.
- D. To Maritimes Scale, applying from all other points in Canada to the scheduled territories.
- E. From Maritimes Scale, applying from points in the scheduled territories to the rest of Canada.

Scales C, D and E incorporate the appropriate reductions that would be applicable under MFRA, although the application of the subsidy to this traffic has not yet been established. Other differences between the scales reflect competitive pricing practices and regional differences and can be expected to change according to normal commercial dictates.

The new price scales give complete, general coverage for the handling of non-carload express traffic between all points served in Canada by the participating carriers.

They also provide a basis for the development of more specialized prices to match specific territorial service and customer requirements. The structure of the new prices will enable these specific requirements to be met more effectively than was previously possible.

Conclusion:

The considerations that indicated the need for a single price structure for non-carload traffic had become overwhelming. Advantage has been taken of the opportunity offered by the necessary pricing redesign to incorporate the most current data and knowledge available. The single price structure will offer a much greater range of choice and freedom to shippers to select the form of their shipments in relation to the price to be paid. Additionally, it reflects the cost structure of the transportation and handling operations in a way that will make all segments of the business compensatory. Such an improvement in the railways' position will ensure the continuance of an efficient non-carload service throughout the country.

- A. L'échelle générale, s'appliquant aux mouvements à l'intérieur du centre du Canada et entre le centre et l'ouest du Canada.
- B. L'échelle de l'Ouest, s'appliquant à l'ouest du Canada.
- C. L'échelle des Maritimes, s'appliquant aux territoires définis dans la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes.
- D. L'échelle du transport vers les Maritimes, s'appliquant à tous les autres points du Canada pour le transport vers les territoires définis.
- E. L'échelle du transport provenant des Maritimes, s'appliquant au transport provenant de points des territoires définis vers le reste du Canada.

Les échelles C, D et E comprennent les réductions appropriées qui seraient applicables en vertu de la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes, bien que l'application de la subvention à ce trafic n'ait pas encore été établie. D'autres différences entre les échelles reflètent les méthodes d'établissement des prix sur une base concurrentielle et les différences régionales et, vraisemblablement, peuvent varier selon les impératifs normaux du commerce.

Les nouvelles échelles de prix couvrent d'une façon complète et générale l'acheminement de tout le trafic de détail et des messageries entre tous les points desservis au Canada par les transporteurs participants.

Elles fournissent également une base d'élaboration de prix plus spécialisés pour répondre aux besoins d'un service d'un territoire déterminé et à ceux du client. La structure des nouveaux prix permettra de répondre à ces besoins déterminés d'une façon plus efficace qu'il n'était possible de le faire auparavant.

Conclusion:

Les considérations qui indiquaient le besoin d'une seule structure de prix pour le trafic de détail étaient devenues plus que convaincantes. On a profité de l'occasion qu'offrait la nouvelle étude des prix qui s'imposait pour incorporer les données et connaissances les plus récentes qui soient disponibles. La structure de prix unique offrira aux expéditeurs beaucoup plus de latitude et de liberté dans le choix de la forme de leurs envois relativement au prix à payer. En outre, elle reflète la structure du coût du transport et de la manutention d'une façon qui rendra tous les secteurs de l'entreprise compensatoires. Une telle amélioration de la situation des chemins de fer assurera la persistance d'un service de trafic de détail efficace à travers tout le pays.

APPENDIX "A-5"

A TRANSPORT CONSULTANT LOOKS
AT CANADA'S NEW LCL TARIFF

Canada's new "300-30" tariff bases charges on the number of pieces or cube—not the value of the shipment. This article explains how the change affects carriers and shippers north of the border.

BY R. ERIC GRACEY
President
DTA Services Ltd.

Canadian Railroads believe that freight rate pricing should reflect the cost of service and that all traffic should be compensatory. These thoughts form the basis for their new price structure, E.T.A. Tariff 100.*

Canada's National Transportation Act (Bill C-231) has cleared the way for the new pricing structure. This legislation gives the railroads greater competitive freedom, particularly in the pricing of services. With certain exclusions and safeguards, C-231 specifically forbids the railroads setting prices below their variable costs.

For years railroads provided a premium express service by passenger trains, and a slower LCL service by freight trains. Differences in shipment nature, size, weight and required transit time determined the shipper's choice, and a wide differential in the applicable rates separated each type of service.

Former Rate Structures

Old express and LCL pricing closely parallels the value of the commodity. Consideration was given to the increase in value which it acquired by being transported. Rates increased with the degree of processing, so that a commodity moving from raw source to

*[The Tariff was issued by the Express Traffic Association of Canada. Participants are Algoma Central Railway, Canadian National Railways, Canadian Pacific Express Company, Northern Alberta Railways, Ontario Northland Railway and Railway Express Agency.]

APPENDICE «A-5»

UN EXPERT-CONSEIL DES
TRANSPORTS EXAMINE
LE NOUVEAU
TARIF CANADIEN SUR LE TRAFIC
DE DÉTAIL

Selon le nouveau tarif «300-30» du Canada, on calcule la taxe sur le nombre de pièces ou sur le cubage—non sur la valeur de la marchandise expédiée. Le présent article explique comment le changement touche les transporteurs et les expéditeurs au nord de la frontière.

Par R. ERIC GRACEY
Président
DTA Services Ltd.

Les dirigeants des compagnies de chemin de fer au Canada croient que le tarif marchandises doit être établi de façon à refléter le coût du service et que toutes les formes de transport doivent être rentables. Ce sont ces considérations qui sont à la base de leur nouvelle structure tarifaire, E.T.A. Tariff 100.

La Loi canadienne sur les transports nationaux (Bill C-231) a préparé la voie pour la nouvelle structure tarifaire. Cette loi donne aux compagnies de chemin de fer une plus grande liberté de concurrence, surtout pour ce qui est de l'établissement des frais de services. Sauf certaines exceptions et certaines réserves, le Bill C-231 interdit formellement aux chemins de fer de fixer des prix inférieurs à leurs frais variables.

Pendant des années, les compagnies de chemin de fer ont fourni un excellent service de messageries au moyen des trains de voyageurs et, avec les trains marchandises, elles ont fourni un service plus lent de trafic de détail. Les différences quant à la nature, aux dimensions et au poids des envois, de même que le temps nécessaire au transport, déterminaient le choix de l'expéditeur, et un large écart dans les taux applicables séparait chaque catégorie de service.

ANCIENNES STRUCTURES TARIFAIRES

Autrefois, les tarifs de messageries et du trafic de détail allaient presque de pair avec la valeur des marchandises. On tenait compte de l'augmentation de la valeur que les marchandises acquièrent du fait qu'elles sont transportées. Les taux augmentaient dans la

* (Ce tarif a été publié par l'Association du trafic-messageries du Canada. Les membres de cette association sont Algoma Central Railway, le National-Canadien, Canadian Pacific Express Company, Northern Alberta Railways, Ontario Northland Railway et Railway Express Agency.)

refining and on to finishing, did so—at higher rates. High-priced commodities were assigned high rates. Even political-historical considerations were present in the older tariffs, like depressed rates for foods and other staples. These considerations were interwoven with legitimate cost factors to the extent that all of this required a small tariff library at railway terminals and shippers offices. Tariff interpretation was a specialty.

New Price Structure

...changes all this. In constructing the new price format the Canadian roads incorporated the following cost components:

(1) Basic Cost of Service for a normal movement is made up of the following elements:

- Line haul costs: these vary with distance and the proportion of vehicle or car capacity used.

- Shed handling costs: this fluctuates with the number of pieces in shipments below 300 lbs., while for shipments above 300 lbs. the cost element equates with the weight. Generally, greater shipment weights cause a reduction in the unit cost of shed handling.

- Documentation costs: this varies directly with the number of shipments. These, of course, are not affected by shipment size or distance moved.

- Pick-up and delivery costs: this varies with the number of calls made and the quantity of goods handled.

(2) Density of goods: Transportation vehicles have a cubic capacity and a weight capacity that determines the traffic density that will fully utilize them. (Many commodity classifications were designed to differentiate shipment pricing of varying densities.) For non-carload traffic, density measurement by description is too complex and crude. A cube rule, based on the dimensions of the ship-

mesure de leur traitement, de sorte que, lorsqu'un produit était transporté de l'état de matière première jusqu'au stade de l'affinage, puis jusqu'à celui de la finition, les taux augmentaient d'une étape à l'autre. Les produits de valeur élevée étaient soumis à des taux élevés. Il y avait même des considérations politico-historiques qui entraient en ligne de compte dans les anciens tarifs, par exemple, des taux réduits pour les denrées et autres marchandises essentielles. Ces considérations étaient à ce point mêlées aux facteurs authentiques d'établissement des prix qu'il fallait en somme posséder une petite bibliothèque sur les tarifs aux terminus de chemin de fer et dans les bureaux des expéditeurs. Il fallait être spécialiste pour bien interpréter les tarifs.

NOUVELLE STRUCTURE TARIFAIRE

La nouvelle structure tarifaire a tout changé. En établissant la nouvelle nomenclature des taux, les compagnies de transport canadiennes ont tenu compte des facteurs de coût suivants:

(1) Le coût de base du service pour un transport normal se compose des éléments qui suivent:

Les frais de parcours: ceux-ci varient selon la distance et la proportion d'espace utilisé dans le véhicule ou le wagon.

Les frais de manutention dans les hangars: ceux-ci varient d'après le nombre de pièces dans les envois de moins de 300 livres, mais si les envois dépassent 300 livres, l'élément de coût est en fonction du poids. De façon générale, si le poids des envois est plus élevé, il y a réduction du prix unitaire de manutention dans les hangars.

Frais de documentation: celle-ci varie directement selon le nombre des envois. Mais, bien entendu, la documentation est la même, peu importe la dimension des envois et la distance à parcourir.

Les frais de ramassage et de livraison: ceux-ci varient selon le nombre de visites et la quantité des marchandises manutentionnées.

(2) La densité des marchandises: Les véhicules servant au transport ont une capacité cubique et une charge payante qui servent à déterminer la densité de trafic qui permettra d'utiliser pleinement les véhicules. (Dans bien des cas, les catégories de marchandises étaient classées de façon à différencier l'établissement des taux de transport selon les différentes densités.) Quant au trafic de

ment, can be uniformly applied to all commodities and all types of packaging.

(3) Loss or damage risk: In the freight classification, shipments with a high loss or damage susceptibility were either premium rated or excluded. In the express classification, carriers' liability was limited for all shipments, with the shipper having the option of purchasing additional coverage, and this approach was used in the new tariff.

(4) Unusual characteristics: Shipments that require special handling or equipment are accepted, but within the limits of capability of the personnel and facilities available at the origin and destination points. Also, a variety of supplementary services are available to shippers, like COD's, storage, armed guards or advancing of charges.

These basic cost components largely define the price structure, and their values set a base level for prices. Other considerations, including competition, regional differences and attitudes and historical patterns have, however, been taken into consideration in the final choice of price levels and differentials.

The Pricing Format

...varies on either side of the 300 lb. level.

Below 300 lbs., a graduated table in 25 lb. or 50 lb. increments, related to distance, lists charges for one piece shipments. An additional charge is made for each piece in excess of one, and for pieces of excess size. The maximum cube of a shipment accepted on this price scale is 30 cubic feet. Shipments exceeding this limit will be charged at the 300lb.-and-over prices. Both the piece charge and the cube limit are necessary to ensure consistent reflection of the cost structure, to encourage the shipper to select the optimum shipment configuration.

The scale for 300 lbs. and over lists rates in hundred weight for a series of minimum "chargeable" weights ranging from 300 lbs. to 10,000 lbs. A cube rule to determine "chargeable" weight applies to all shipments priced by this scale. The level of 10 lb. per cubic foot exists: traffic with a density less than this will

détail, la mesure de la densité d'après une simple description est une affaire trop complexe et inexacte. Une règle directe de cubage, d'après les dimensions de l'envoi, peut être appliquée de manière uniforme à toutes sortes de marchandises et à tous les emballages.

(3) Risque de perte ou d'avarie: Pour ce qui est de la classification, les envois susceptibles de se perdre ou d'être endommagés étaient sujets à une prime ou étaient exclus. Dans la classification des messageries, la responsabilité des transporteurs était limitée pour tous les envois, l'expéditeur ayant la faculté d'acheter de la protection supplémentaire, et on a tenu compte de ceci en établissant le nouveau tarif.

(4) Particularités exceptionnelles: Les envois qui exigent une manutention spéciale ou un matériel spécial sont acceptés, dans les limites de la capacité du personnel et des installations disponibles aux points en cause. En outre, des services supplémentaires variés sont offerts aux expéditeurs ou exigés par eux: par exemple, les envois grevés de remboursement, l'entreposage, les gardes armés, l'avance des taxes.

Ces éléments du coût de base définissent en grande partie la structure des prix, et leurs valeurs établissent un niveau de base pour les prix. D'autres points, y compris la concurrence, les différences et attitudes régionales et les structures historiques, ont cependant été pris en considération dans le choix définitif des niveaux et différences de prix.

FAÇON D'ÉTABLIR LES PRIX

Les taux varient selon que le poids des envois est inférieur ou supérieur à 300 livres.

Au-dessous de 300 livres, une table graduée des taxes d'augmentations de 25 ou 50 livres, rapportée à la distance, est citée pour les envois d'une pièce. Une taxe supplémentaire est ajoutée pour chaque pièce, en plus de la première, et pour les pièces de dimensions excédentaires. Une limite est fixée quant au cubage maximum des envois qui seront acceptés à des prix compris dans cette échelle. Les envois dont les dimensions dépassent cette limite seront taxés au prix de 300 livres et plus; la taxe par pièce et la limite de cubage sont toutes les deux nécessaires pour assurer un reflet consistant de la structure du coût; elles devraient inciter l'expéditeur à choisir la configuration la plus avantageuse pour son envoi.

L'échelle des prix pour les envois de 300 livres ou plus est donnée en cents par 100 livres pour une série de poids, allant de 300 livres à 10,000, auxquels s'applique une taxe minimale. Une règle de cubage servant à déterminer le poids «taxable» s'applique à tous les envois dont le prix de transport est

have a "chargable" weight based on 10 lb. per cubic foot. Choice of the 10 lb. cu. ft. level moves the "chargable" average density of all traffic to a level that is fairly compatible with the characteristics of the equipment being used to handle this traffic.

A mileage block system achieves the incorporation of distance into the pricing format. It provides the simplest method and has sufficient sensitivity to reflect necessary price differentials into the format.

To price all LCL traffic on a single structure requires a single set of terms and conditions of carriage. These define the responsibilities of carriers, shippers and consignees. The contents of former express and freight terms and conditions form the basis of the unified set, with conflicting items resolved, redundant items removed and necessary additions and changes made to match the new pricing approach.

Under the new legislation, the terms and conditions constituted the only component of the price structure that required the approval of the Board of Transport Commissioners, and this was given on September 18, 1967.

While the need for a commodity classification has been eliminated, rules that define the levels and limits of the services available, formerly incorporated in the classifications, are still required. As with the terms and conditions, the new rules have been developed from the former express and freight classifications, with changes, additions and deletions to meet the new situation.

Product Changes

With these new changes in pricing methods, some procedures deserve special emphasis.

Valuation. The carrier's liability under the rate is \$50 or 50¢ a pound, not to exceed the actual value at time and place of shipment. However, the liability may be increased to \$1 a pound, or to any declared value, for an additional fee. On a COD shipment, the COD amount will not be considered to be the insured value unless declared and an added fee is assessed.

établi d'après cette échelle. Le niveau de 10 livres au pied cube a été choisi; le trafic d'une densité inférieure à cette valeur aura un poids taxable fondé sur ce niveau. Le choix du niveau de 10 livres au pied cube portera la densité moyenne taxable de tout le trafic à un niveau raisonnablement compatible avec les particularités du matériel utilisé pour la manutention de ce trafic.

Le cantonnement offre la meilleure façon d'incorporer la distance dans les facteurs d'établissement des prix. Il constitue la méthode la plus simple et est suffisamment sensible pour refléter les différences dont il y a lieu de tenir compte dans l'établissement des prix.

Placer les prix de tout le trafic de détail dans une seule structure exige un ensemble unique de conditions de transport, qui définisse les responsabilités des transporteurs, des expéditeurs et des consignataires. La teneur des anciennes conditions des messageries et du trafic-marchandises a servi de base à l'ensemble unifié, les éléments incompatibles étant corrigés, les éléments superflus étant supprimés et les adjonctions et modifications nécessaires étant effectuées pour convenir au nouveau mode d'établissement des prix.

En vertu de la nouvelle loi, les conditions étaient le seul élément de la structure des prix qui exigeait l'approbation de la Commission des transports du Canada; cette approbation fut donnée le 18 septembre 1967.

Bien que le besoin d'une classification des denrées ait été éliminé, des règles qui définissent les niveaux et les limites des services disponibles, anciennement incorporées dans les classifications, sont toujours nécessaires. Pour ce qui est des conditions, les nouvelles règles ont été tirées des anciennes classifications des messageries et des marchandises, dans lesquelles on a fait les modifications, adjonctions et suppressions que nécessitait la nouvelle situation.

CHANGEMENTS RELATIFS AUX PRODUITS

Ces nouveaux changements dans les méthodes d'établissement des tarifs appellent certaines explications spéciales visant certains procédés.

Évaluation. Avec ce tarif, la responsabilité du transporteur est de \$50, ou encore de 50¢ la livre, et le montant ne doit pas dépasser la valeur réelle de la marchandise au moment et au lieu de l'expédition. Toutefois, la responsabilité peut être portée à \$1 la livre, ou toute autre valeur déclarée, moyennant un droit supplémentaire. S'il s'agit d'un envoi contre remboursement, le montant C.R. n'est pas considéré comme étant la valeur assurée, à moins que cette valeur ne soit déclarée et qu'un droit supplémentaire ne soit imposé.

TABLE A — SEE ITEM 600 FOR APPLICATION OF VARIOUS TABLES

See Item 610—Application of Charges					See Item 620—Application of Rates.				
TABLE OF SHIPMENT CHARGES FOR A SHIPMENT OF ONE PIECE									
Total Shipment Weight					Minimum Weight in Lbs.				
RATE BASIS	Up to 25 lbs.	26 to 50 lbs.	51 to 75 lbs.	76 to 100 lbs.	101 to 150 lbs.	151 to 200 lbs.	201 to 250 lbs.	251 to 300 lbs.	Maximum Charge for Shipment less than 300 lbs.
Charges in cents for a shipment of one piece									
100	300	375	375 (13)	400 (12)	425 (11)	440 (10)	450 (8)	515 (6)	654
105	300	375	375 (13)	400 (12)	425 (11)	440 (10)	450 (8)	515 (6)	654
110	300	375	375 (15)	400 (13)	445 (11)	465 (10)	510 (8)	540 (6)	625
115	300	375	375	400 (14)	465 (11)	490 (10)	510 (7)	560 (6)	659
120	300	375	375	400 (18)	485 (14)	520 (12)	590 (8)	625 (7)	695
125	300	375	375	400	505 (16)	550 (14)	640 (9)	690 (7)	831
130	300	375	375	400	525 (18)	580 (16)	680 (11)	750 (7)	900
135	300	375	375	400	545 (20)	610 (17)	720 (12)	820 (7)	960
140	300	375	375	400	565 (22)	640 (18)	760 (12)	865 (7)	1005
145	300	375	375	400	585 (23)	670 (19)	800 (12)	910 (7)	1050
150	325	400	400	415	605 (25)	705 (19)	845 (12)	955 (7)	1095
155	325	400	430	450	625 (24)	740 (20)	890 (12)	1000 (7)	1140
160	325	400	425	445	645 (27)	775 (20)	935 (12)	1045 (7)	1185
165	325	400	435	460	665 (28)	810 (21)	980 (12)	1090 (7)	1230
170	325	410	450	475	685 (29)	845 (21)	1025 (12)	1135 (7)	1275
175	325	415	465	490	705	880 (22)	1070 (12)	1180 (7)	1320
180	325	425	475	505	725	915 (22)	1115 (12)	1225 (7)	1365
185	325	430	490	520	745	950 (23)	1160 (12)	1270 (7)	1410
190	325	440	500	535	765	985 (23)	1205 (12)	1315 (7)	1455
195	325	445	515	550	780	1020 (24)	1250 (12)	1360 (7)	1500
200	350	460	540	580	815	1070 (26)	1305 (14)	1450 (7)	1590
205	350	475	565	610	850	1120 (28)	1360 (16)	1540 (7)	1680
210	350	490	590	640	885	1170 (29)	1415 (17)	1615 (7)	1755
215	350	505	615	670	920	1220 (30)	1470 (18)	1690 (7)	1830
220	350	520	640	700	955	1270 (31)	1525 (19)	1765 (7)	1905
225	375	530	665	730	990	1310 (32)	1580 (19)	1825 (7)	1965

ISSUED AUGUST 2, 1967 EFFECTIVE SEPTEMBER 5, 1967

By G. A. Shaw, Manager, Express Traffic Association, Montreal, Que.

Figure 1

TABLEAU A—VOIR LE N° 600 POUR L'APPLICATION DES DIFFÉRENTES TABLES

Voir le n° 620—Application des taux

TABLEAU DES FRAIS D'EXPÉDITION POUR LES ENVOIS D'UNE SEULE PIÈCE

Poids total de l'envoi

TAUX DE BASE	Jus. 25 liv.	51 à 75 liv.	76 à 100 liv.	101 à 150 liv.	151 à 200 liv.	201 à 250 liv.	251 à 300 liv.	Frais max. d'un envoi de moins de 300 liv.

Coût en cents pour un envoi d'une seule pièce

100	300	375	400	425	440	450	515	654
105	300	375	400	425	440	450	515	654
110	300	375	400	425	440	450	515	654
115	300	375	400	425	440	450	515	654
120	300	375	400	425	440	450	515	654
125	300	375	400	425	440	450	515	654
130	300	375	400	425	440	450	515	654
135	300	375	400	425	440	450	515	654
140	300	375	400	425	440	450	515	654
145	300	375	400	425	440	450	515	654
150	325	400	415	430	445	455	520	659
155	325	400	415	430	445	455	520	659
160	325	400	415	430	445	455	520	659
165	325	400	415	430	445	455	520	659
170	325	410	425	440	455	465	530	664
175	325	415	430	445	460	470	535	669
180	325	420	435	450	465	475	540	674
185	325	425	440	455	470	480	545	679
190	325	430	445	460	475	485	550	684
195	325	435	450	465	480	490	555	689
200	350	460	480	500	520	530	580	710
205	350	465	485	505	525	535	585	715
210	350	470	490	510	530	540	590	720
215	350	475	495	515	535	545	595	725
220	350	480	500	520	540	550	600	730
225	375	530	550	570	590	600	650	780

Taux en cents par 100 liv.

100	218	207	185	171	146	131
105	218	207	185	171	146	131
110	218	207	185	171	146	131
115	218	207	185	171	146	131
120	218	207	185	171	146	131
125	218	207	185	171	146	131
130	218	207	185	171	146	131
135	218	207	185	171	146	131
140	218	207	185	171	146	131
145	218	207	185	171	146	131
150	218	207	185	171	146	131
155	218	207	185	171	146	131
160	218	207	185	171	146	131
165	218	207	185	171	146	131
170	218	207	185	171	146	131
175	218	207	185	171	146	131
180	218	207	185	171	146	131
185	218	207	185	171	146	131
190	218	207	185	171	146	131
195	218	207	185	171	146	131
200	218	207	185	171	146	131
205	218	207	185	171	146	131
210	218	207	185	171	146	131
215	218	207	185	171	146	131
220	218	207	185	171	146	131
225	218	207	185	171	146	131

PUBLIÉ LE 2 AOÛT 1967

EN VIGUEUR LE 5 SEPTEMBRE 1967

Par G. A. Shaw, Directeur, Express Traffic Association, Montréal, (P.Q.)

Figure 1

Live Creatures. These shipments must be arranged in advance to ensure that the proper equipment, space and environment are available. Also, the containers must fulfill the food, rest, exercise and sanitary needs of the creatures. Rates are based on the amount of space occupied.

Special Instructions. Carriers are not obliged to follow special instructions which are not incorporated in the tariff. Such requirements are subject to mutual pre-agreement, an insertion in the bill of lading and joint endorsement.

Perishables. Shipments must be arranged in advance to ensure that carrier can make delivery in good condition.

The Tariff and Examples

The E.T.A. tariff shown in Figure 1 is called the "300-30" Non-Carload Tariff because all shipments are delivered into one of two categories—above or below 300 lbs. or 30 cubic feet.

Here are some simple price calculations of freight charges that illustrate the tariff procedure. These six examples are keyed to the numbers in Figure 1.

1. Rate Basis 120. Weight 80 lb. One piece, less than 30 cu. ft. charge is \$4.

2. Rate Basis 110. Weight 240 lb. Ten pieces, less than 30 cu. ft., total. This shipment requires 9 additional piece charges, which is more than number (8) in brackets. So, use figure in last column: a \$6.75 charge.

(The actual calculation would be:

\$5.10	for 1st piece
1.80	for 9 additional pieces at
———	20c each
\$6.90	

Now, determine the applicable charge if shipment is carried as a minimum 300 lb. shipment. At Rate Basis 110, the 100 lb. rate is \$2.25:

$\$2.25 \times 3 = \6.75

Compare rates and select the lower.)

NOTE:

The numbers in brackets make it unnecessary to do this calculation. Brackets are omitted in cases where it is considered unlikely that the above comparison would be required.

Animaux vivants. Il faut prendre des dispositions d'avance pour de tels envois, afin de s'assurer qu'on a ce qu'il faut comme équipement, espace et accessoires. Tous les modes de transport utilisés doivent répondre aux besoins suivants des animaux: nourriture, repos, exercice et santé. Les taux sont calculés d'après l'espace utilisé.

Instructions spéciales. Les transporteurs ne sont pas tenus de suivre des instructions spéciales qui ne font pas partie du tarif. S'il est nécessaire de donner de telles instructions, il doit y avoir entente mutuelle au préalable, et une note à cet effet doit être portée sur le connaissement, que les deux parties doivent signer.

Matières périssables. Il faut prendre des dispositions d'avance pour les expéditions afin de s'assurer que le transporteur peut livrer la marchandise en bon état.

LE TARIF ET QUELQUES EXEMPLES

Le tarif de l'E.T.A. indiqué à la figure 1 est appelé tarif «300-30» de trafic de détail, car tous les envois sont livrés selon l'une ou l'autre de ces deux catégories: au-dessus ou au-dessous de 300 livres, ou 30 pieds cubes.

Afin d'illustrer l'application du tarif, nous donnons ci-après quelques exemples simples de calcul des frais de transport. Les six exemples correspondent aux numéros 1 à 6 de la Figure 1.

1. Taux de base 120. Poids: 80 livres. Une seule pièce de moins de 30 pieds cubes. Frais: \$4.

2. Taux de base 110. Poids: 240 livres. Dix pièces d'un total de moins de 30 pieds cubes. Pour cet envoi, il faut calculer le prix de 9 autres pièces, et il n'y en a que 8 dans le tableau. On utilise alors le chiffre de la dernière colonne: \$6.75.

(Voici le détail du calcul:

\$5.10	pour la 1 ^{re} pièce
1.80	pour 9 autres pièces
———	à 20c. chacune.
\$6.90	

Ensuite, trouvez le tarif qui s'applique s'il s'agit d'un envoi d'un minimum de 300 livres. Au taux de base 110, le taux pour 100 livres est de \$2.25:

$\$2.25 \times 3 = \6.75

Comparez les taux et choisissez le moindre.)

NOTA:

Étant donné les chiffres indiqués entre parenthèses, il n'est pas nécessaire de faire ce calcul. Les parenthèses sont omises dans les cas où on a jugé qu'il ne serait probablement pas nécessaire de faire la comparaison ci-dessus.

3. Rate Basis 115. Weight 285 lb. Six pieces, less than 30 cu. ft. total. Three pieces Extra Large. (Extra Large when length plus girth exceeds 92 inches.)

5 piece charges for additional pieces

3 piece charges for 3 extra large pieces
8 pieces charges to be added
(20c each)

This number of piece charges exceeds (6) in brackets. So, use figure in last column: a \$6.99 charge.

Otherwise, charge would be:

\$5.60
1.60 (8 at 20c)

\$7.20

NOTE:

a. If the three Extra Large pieces could be packed or packaged so as not to exceed the 92-inch limitation, the shipment charge would be:

\$5.60 plus 5 piece charges \$6.60

b. Then, further, if the remaining three pieces are small enough to consolidate into one piece not exceeding the 92-inch limitation, the shipment charge would be:

\$5.60 plus 3 piece charges \$6.20

4. In example No. 3, let us say that the space taken up by the original 6-piece shipment was 35 cu. ft. This would automatically be billed under the Scale of Rates as a 350-lb. shipment (35 cu. ft. x 10 lb. per cu. ft.).

At Rate Basis 115 the charge would be:
350 lb. x 233c. per hundred \$8.15

If the volume could be reduced below 30 cu. ft. the charges would then be as outlined in example No. 3.

5. Rate Basis 170. Weight 490 lb. (Scale of Rates applies since shipment weight is over 300 lb.)

Rate is \$4.25 per 100 lb., but note figure (470) in brackets. This means that when weight is more than 470 lb. it costs less if shipment is billed as a 500 lb. minimum.

The rate for 500 lb. is shown as \$4.01, so that the charge would be \$20.05.

This is less than if rate were calculated as 490 lb. at \$4.25 would be \$20.85.

6. If shipper has two shipments such as in example No. 5, for forwarding on different days to the same consignee, it would cost

3. Taux de base 115. Poids: 285 livres. Six pièces d'un total de moins de 30 pieds cubes. Trois pièces extra grosses. (Une pièce est extra grosse lorsque la somme de la longueur et du pourtour dépasse 92 pouces.)

Frais de 5 pièces pour les pièces supplémentaires

Frais de 3 pièces pour 3 pièces extra grosses

Frais de 8 pièces à ajouter: (20c. chacune)

Ce nombre de pièces dépasse le chiffre (6) entre parenthèses. Alors, il faut prendre le chiffre de la dernière colonne: \$6.99.

De l'autre façon, les frais seraient les suivants:

\$5.60
1.60 (8 fois 20c.)

\$7.20

NOTA:

a. Si les trois pièces extra grosses peuvent être emballées ou mises en paquet de manière à ne pas dépasser la limite de 92 pouces, les frais pour l'envoi seraient les suivants:

\$5.60, plus les frais pour 5 pièces, \$6.60

b. Ensuite, si les trois autres pièces sont assez petites pour être mises en une seule pièce ne dépassant pas la limite de 92 pouces, les frais sur le chargement seraient les suivants:

5.60, plus les frais pour 3 pièces, \$6.20

A. Dans l'exemple numéro 3, disons que l'envoi original de 6 pièces occupait une aire de 35 pi. cub.. Il serait facturé automatiquement selon l'échelle des tarifs comme un envoi de 350 liv. (35 pi. cub. x 10 liv. par pi. cub.)

Au tarif de base de 115, les frais s'élèveront à:

350 liv. x 233c. pour cent \$8.15.

Si on pouvait réduire le volume à moins de 30 pi. cub., les frais rejoindraient ceux qu'indique l'exemple numéro 3.

5. Le tarif de base de 170. Le poids de 490 liv. (l'échelle des tarifs s'applique puisque le poids de l'envoi dépasse 300 liv.)

Le tarif est de \$4.25 pour cent livres, mais remarquez le chiffre [470] entre crochets. Cela signifie que, lorsque le poids est supérieur à 470 liv., le tarif sera moins cher si l'on facture l'envoi comme un minimum de 500 livres.

Le tarif de 500 liv. tel qu'indiqué est de \$4.01, les frais s'élèvent donc à \$20.05.

Ceci est moins cher, car le tarif de 490 liv. à \$4.25 serait de \$20.85.

6. Si un expéditeur devait effectuer deux envois à différents jours au même destinataire, comme dans l'exemple numéro 5, les

considerably less if these could be forwarded as a single shipment.

For example:

$490 + 490 = 980$ lb.

Same Rate Basis 170.

The rate for 980 lb., in the 500 lb. column, is \$4.01, but number (910) in brackets is less than 980. So, it will be cheaper to ship as a 1000 lb. minimum at \$3.66, for which the charge is \$36.60.

The cost of two separate shipments as in No. 5 would be \$41.70.

Marketing Implications

Canadian railways have become increasingly market conscious during recent years. They are aware of the need to shape a service to meet customers' needs at an acceptable price. They also are sensitive to the fact that the new pricing "hard line" approach is unlikely to find broad and immediate acceptance. There is certain danger that some traffic will be lost, at least temporarily, to other modes.

At the same time they are faced with economic facts unearthed by several years of cost and traffic analysis. (1) Separate express and LCL services were unremunerative. (2) A serious pricing imbalance in various traffic categories exists. (3) Small shipments traveling short distances do so at prices well below costs. (4) Heavy shipments moving long distances are priced so high as to be non-competitive. (5) Bulky, low density traffic, (the type carefully avoided by other carriers), travels by rail because of lower rates and at the same service level as the most compensatory of railroad shipments.

The railroads are convinced that the logic of the proposed structure makes its appearance inevitable. Criticized in the past for losing the initiative to the motor carriers, they are reluctant to pass up this opportunity to modernize rate-making.

The "go" decision was made with the awareness that primary customer reaction could affect traffic curves, but that relatively short term experience would show a favorable effect on railroad costs and revenues. In the longer run it was felt that railroad volume, performance and competitive position would be enhanced.

POLITICAL-HISTORICAL PRESSURES have caused a retrenchment in part of the "300-30"

frais seraient beaucoup moindres si on pouvait faire une seule expédition.

Par exemple:

$490 + 490 = 980$ liv.

Même tarif de base de 170.

Le tarif pour 980 liv., dans la colonne des 500 liv. est de \$4.01, mais le nombre [910] entre crochets est inférieur à 980. Il sera donc moins cher d'effectuer l'expédition au minimum de 1000 liv. à \$3.66, car les frais s'élèveront à \$36.60.

Les frais des deux envois séparés, comme au numéro 5, seront de \$41.70.

L'incidence de la mise en marché

Ces dernières années, les chemins de fer canadiens se sont rendus de plus en plus compte de la valeur de la commercialisation. Ils reconnaissent qu'il est nécessaire d'établir un service susceptible de répondre aux besoins des clients à un prix raisonnable. Ils sont également d'avis qu'une «méthode rigide» d'imposition de nouveaux tarifs ne serait pas acceptée généralement. On court ainsi le risque qu'on délaisse ce mode d'expédition pour en adopter un autre, au moins temporairement.

D'autre part, ils affrontent des faits économiques que plusieurs années d'analyse des coûts et du trafic ont révélés. (1) Les services de messagerie et du trafic de détail n'étaient pas rémunérateurs. (2) Il existait un sérieux déséquilibre des prix dans diverses catégories de trafic. (3) Les petits envois qui parcourent des courtes distances ne font pas leurs frais. (4) Les envois lourds qui franchissent de grandes distances ont des tarifs si élevés qu'ils sont hors de concurrence. (5) Le trafic encombrant, peu dense (le genre que les autres transporteurs évitent soigneusement), voyage en chemin de fer, à cause des tarifs réduits et du niveau de service dont bénéficient la plupart des envois compensatoires par chemin de fer.

Les chemins de fer sont convaincus que la structure proposée est si logique qu'on la réalisera nécessairement. Dans le passé, on les a critiqués d'avoir laissé l'initiative aux transporteurs routiers, mais maintenant ils ne veulent pas manquer l'occasion de moderniser la structure des tarifs.

Ils ont décidé de passer à l'action sachant bien que la première réaction du client influerait sur la courbe du trafic, mais que dans un laps de temps relativement court, ils retireraient un bénéfice des frais et des revenus. Ils croyaient qu'à la longue, le volume, le rendement et la situation concurrentielle seraient améliorés.

DES PRESSIONS POLITICO-HISTORIQUES ont provoqué la suppression d'une partie du

tariff. As T & DM goes to press, both the Canadian Pacific Railway and the Canadian National Railways have served notice of their intention to drop the present class rate schedule for LCL freight traffic in the eastern provinces and substitute a new rate scale.

This action follows a storm of complaints from shippers and provincial governments in the Maritimes. Maritime shippers will now have the lowest LCL freight rates in Canada and these reductions range up to 20% for certain classes of traffic moving under the provisions of the Maritime Freight Rate Act (a subsidy plan in effect since 1927 to ease the freight burden of Maritime shippers and which presently runs around \$15 million a year).

Effect on Shippers

Commercial customers were not entirely unprepared for the new structure. For five months prior to its introduction, discussions took place between the railroads and their LCL shippers.

Shippers and shipper associations met in open meetings with railroad personnel. In these meetings, there was frank discussion of the pricing philosophy, terms and conditions, rules and even the documentation. Actual prices were not revealed at this time for two reasons: competition and because price levels were dependent on the conditions of carriage. Many shipper recommendations and suggested revisions found their way into the final version of the tariff. When the tariff was filed, it was the board's judgment that the unresolved items were so few and minor, that the traditional public hearing was unnecessary. Instead, the board resolved these items in its written enactment.

The tariff's impact on shippers' costs and methods was varied. At the risk of oversimplification, the following general effects were noted:

- Shippers with low density traffic pay higher charges and where low density is inherent, this traffic will continue to pay higher rates. Where density is slightly below the 10 lbs. per cubic foot norm, a flattening of rates on longer hauls tends to compensate and result in no change.

- Shippers are paying less on the large/heavy shipments that move long distances.

tarif «300-30». Comme le rapport de la Direction des Transports et de la Distribution va sous presse, les chemins de fer du Pacifique-Canadien et du National-Canadien ont manifesté l'intention d'abandonner le barème actuel du tarif de classe établi pour le trafic de détail dans les provinces de l'Est et de lui substituer une nouvelle échelle de tarif.

Cette mesure a été adoptée à la suite d'un orage de protestations qu'ont soulevé les expéditeurs et les gouvernements provinciaux des provinces Maritimes. Les expéditeurs des Maritimes jouiront maintenant du tarif le moins élevé du trafic de détail au Canada, et ces réductions atteignent 20 p. 100 pour certaines classes d'envois en vertu des dispositions de la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes (régime de subventions qui est en vigueur depuis 1927 pour alléger le fardeau des expéditeurs des Maritimes et qui atteint quelque 15,000,000 de dollars par année).

EFFET SUR LES EXPÉDITEURS

Les clients commerciaux étaient quelque peu préparés à cette nouvelle structure. Pendant cinq mois avant son adoption, des discussions avaient eu lieu entre les chemins de fer et les expéditeurs qui utilisaient le trafic de détail.

Les expéditeurs et les associations d'expéditeurs ont rencontré le personnel des chemins de fer dans des séances publiques. Durant ces réunions, ils ont discuté en toute franchise des prix, des clauses, des règles et même de la documentation. Ils n'avaient pas alors révélé les prix réels pour deux raisons: à cause de la concurrence et parce que les niveaux de prix dépendaient des conditions du transport. Beaucoup de recommandations des expéditeurs et de propositions de révision figurent dans la dernière rédaction du tarif. Lors de la déposition du tarif, la commission a jugé que les points encore en litige étaient si peu nombreux et importants qu'il était inutile de tenir l'audience publique traditionnelle. A son défaut, la commission a exposé la solution de ces points dans son ordonnance écrite.

L'incidence du tarif sur les coûts et les méthodes d'expédition a été diverse. Au risque de trop simplifier, on a remarqué les effets généraux suivants:

- Les expéditeurs de changements de faible densité paient des frais plus élevés et si cette faible densité se maintient, ils continueront à payer des tarifs élevés. Lorsque la densité est légèrement inférieure à la norme de 10 liv. par pi. cub., la réduction du tarif pour les longs parcours procure une compensation et ne provoque aucun changement.

- Les expéditeurs paient moins pour les envois gros et lourds sur de longues distances.

For example, consider a shipper who moves high density cleaning compounds from Toronto to Calgary, Alberta. The following compares what he now pays against what he did pay under the old LCL and express tariffs.

1 PC. @ 40# (over 10# per cu.)	
(OLD) LCL 40# @ min. charge = \$10.09	
	(+ CTC) = \$12
(OLD) EXPRESS 40# @ 11.90 cwt. = \$5.90	
(NEW) "300-30" 40# (1 pc) = \$5.80	
10 PCS. @ 40# EA. = 400#	
(OLD) LCL 400# @ 7.04 cwt. = \$28.16	
	(+ CTC) = \$30
(OLD) EXPRESS 400# @ 11.90 cwt. = \$47.00	
(NEW) "300-30" 400# @ 7.50 cwt. = \$30	
250 PCS. @ 40# EA. = 10,000#	
(OLD) LCL 10,000# @ 7.04 cwt. = \$704	
	(+ CTC) = \$750
(OLD) EXPRESS 10,000# @ 11.90 cwt. = \$1190	
(NEW) "300-30" 10,000# @ 5.06 cwt. = \$560	

• Shippers are paying more on the small/light shipments that move short distances. For example, a Toronto furniture manufacturer shipping chairs to Montreal, encounters the following brought about a revolution in LCL express charges:

1 PC. 50 LBS.	
(OLD) LCL 50# @ minimum charge = \$3.50	
(OLD) EXPRESS 50# @ minimum charge = \$3.25	
(NEW) "300-30" 50# @ as 160# (per shipment) = \$5.80	
7 PCS. @ 50# EA. — 16 CU.' EA.	
(OLD) LCL 350# @ 4.13 cwt. = \$14.40	
(OLD) EXPRESS 350# @ 2.70 cwt. = \$9.45	
(NEW) "300-30" 350# as 1120# @ 2.58 cwt. = \$28.90.	
65 PCS. @ 50# EA. = 3250#	
(OLD) LCL 3250# @ 2.94 cwt. = \$95.55	
(OLD) EXPRESS 3250# @ 2.70 cwt. = \$87.57	
(NEW) "300-30" as 10,400# @ 2.02 cwt. = \$210.08	

• Shippers are reducing their distribution costs by changes in distribution methods, such as: piece consolidation; piece size reduction; cube reduction; better cube utilization; containerization and shipment scheduling.

Effect on Carriers

As expected, the September railroad volume decreased and in October, a further decrease occurred.

The expected changes in the traffic characteristics began to appear. For example: the number of pieces per shipment decreased; the average weight per piece increased; the aver-

Par exemple, examinons le cas d'un expéditeurs d'agents de nettoyage des nettoyeurs de haute densité, de Toronto à Calgary, Alberta. Le tableau suivant compare ses frais actuels avec ceux qu'il payait selon les anciens tarifs des chargements de détail et ceux des messageries.

1 pièce de 40 liv. (plus de 10 liv. par pi. cub.)	
(ancien) TD 40 liv. à frais min. = \$10.09 (+ CTC)	
	= \$12
(ancien) Messageries 40 liv. à 11.90 par 100 liv.	
	= \$4.76
(nouveau) «300-30» 40 liv. (1 pièce) = \$5.80	
10 pièces à 40 liv. chacune = 400 liv.	
(ancien) TD 400 liv. à 7.04 par 100 liv. = \$28.16	
	(+ CTC) = \$30
(ancien) Messagerie 400 liv. à 11.90 par 100 liv.	
	= \$47.00
(nouveau) «300-30» 400 liv. à 7.50 par 100 liv. = \$30	
250 pièces à 40 liv. chacune = 10,000 liv.	
(ancien) TD 10,000 liv. à 7.04 par 100 liv. = \$704	
	(+ CTC) = \$750
(ancien) Messagerie 10,000 liv. à 11.90 par 100 liv.	
	= \$1190
(nouveau) «300-30» 10,000 liv. à 5.06 par 100 liv. = \$560	

• Les expéditeurs paient plus cher pour des envois petits et légers sur une courte distance. Par exemple, un fabricant de meubles de Toronto qui expédie des chaises à Montréal rencontre la révolution suivante dans les frais de messagerie pour le trafic de détail:

1 pièce de 50 liv.	
(anc.) TD 50 liv. à frais min. = \$3.50	
(anc.) Messag. 50 liv. à frais min. = \$3.25	
(nouv.) «300-30» 50 liv. c. 100 liv. (par envoi) = \$5.80	
7 pièces à 50 liv. chacune — 16 pi. cub. chacune	
(anc.) TD 350 liv. à 4.13 par 100 liv. = \$14.46	
(anc.) Messag. 350 liv. à 2.70 par 100 liv. = \$9.45	
(nouv.) «300-30» 350 liv. c. 1120 liv. à 2.58 par 100 liv. = \$28.90	
65 pièces à 50 liv. chacune — 3250 liv.	
(anc.) TD 3250 liv. à 2.94 par 100 liv. = \$95.55	
(anc.) Messag. 3250 liv. à 2.70 par 100 liv. = \$87.57	
(nouv.) «300-30» c. 10,400 liv. à 2.02 par 100 liv. = \$210.08	

Les expéditeurs réduisent leurs frais de distribution en changeant leurs méthodes dans ce domaine, comme: le regroupement des pièces; la réduction de la dimension des pièces; la réduction du cubage; une meilleure utilisation du cubage; la conteneurisation et l'ordonnancement des expéditions.

EFFET SUR LES TRANSPORTEURS

Comme on s'y attendait, le volume de transport par chemin de fer a accusé une diminution en septembre et une autre en octobre.

Les changements attendus dans les conditions du transport ont commencé à se réaliser. Par exemple: la diminution du nombre de pièces par envoi; l'augmentation du poids

age weight per shipment increased and the average revenue per shipment increased.

Both volume and revenue decreased but the revenue-cost relationship improved. The railroads' preoccupation is with this relationship and less with volume and gross alone. "300-30" is part of a three-pronged approach to profitability. The other approaches are service improvement and cost reduction.

The railroads' customer service personnel are in constant communication with their non-carload customers in efforts to adapt shipping methods to the new price environment. The rail carriers view the price structure as offering considerably more latitude for shippers to effect economies in their own shipping practices.

At the same time, traffic analysis is being stepped up as the railroads probe more deeply into the changing pattern. By year-end they will be in a better position to link cause with effect and to take appropriate action.

What's Ahead?

The new tariff supports the cost-of-service approach as opposed to the value-of-service concept. The cube or "dimensional weight" factor implications are far reaching and have already triggered some competitive reactions. Motor carrier groups are considering, and in some cases have approved, the adoption of pricing structures similar to Tariff 100. Shippers are looking beyond the shipping room to production and design sections as possible cost savings areas. Manufacturers of boxes, cartons and containers are displaying a lively interest in possible product innovations—such as imprinting cubic capacity on their products. Containerization will be advanced by a pricing system which places a premium on consolidation. As other carriers move towards a common pricing basis there will be an increase in intermodal movements, with each carrier performing the function for which it is best suited.

The Canadian railroads have shown that they are lively and imaginative. Their initiative has brought about a revolution in LCL thinking in Canada and may well permeate the United States rail industry.

moyen par pièce; l'accroissement du poids moyen par envoi et la hausse du revenu moyen par expédition.

Le volume et le revenu ont accusé une diminution, mais le rapport revenu-coût s'est amélioré. Les chemins de fer se sont moins préoccupés du volume et du revenu brut seul que de ce rapport. «300-30» fait partie d'une tentative à trois dimensions pour parvenir à la rentabilité. Les autres tentatives sont l'amélioration du service et la réduction des coûts.

Le personnel du Service des clients des sociétés ferroviaires se tient en relation constante avec leurs clients qui recourent au trafic de détail, dans le but d'adapter leurs méthodes d'expédition aux nouveaux prix. Les transporteurs par chemin de fer sont d'avis que la structure des prix offre aux expéditeurs beaucoup plus de latitude, leur permettant d'effectuer des économies en choisissant leurs propres méthodes d'expédition.

D'autre part, les chemins de fer ont accélééré l'analyse du trafic en étudiant plus à fond l'évolution des habitudes. A la fin de l'année, ils seront mieux à même de relier la cause à l'effet et de rendre les mesures qui s'imposent.

QUE RÉSERVE L'AVENIR?

Les nouveaux tarifs appuient la méthode fondée sur le coût du service à l'encontre du concept de la valeur du service. La portée du facteur cubage ou «poids dimensionnel» est grande et a déjà déclenché quelques réactions compétitives. Des groupes de transporteurs routiers étudient présentement et ont, dans certains cas, approuvé l'adoption de structures de prix semblables au tarif 100. Les expéditeurs regardent, au-delà de leur salle d'expédition, les services de production et l'étude, dans l'espérance que ceux-ci seront des sources d'économies éventuelles. Les fabricants de boîtes, de contenants de carton et de conteneurs s'intéressent vivement aux innovations applicables à leurs produits, par exemple, imprimer la capacité cubique sur leurs produits. Un système qui attribue un bonus au regroupement des envois encouragera l'usage de la conteneurisation. D'autres transporteurs veulent adopter une base commune d'établissement des prix et créer ainsi des mouvements entre les divers modes de transports, pour que chaque transporteur s'acquitte des fonctions pour lesquelles il est le mieux préparé.

Les chemins de fer canadiens ont prouvé qu'ils sont dynamiques et imaginatifs. Leur initiative a provoqué une révolution dans la conception du trafic de détail au Canada, et pourrait bien influencer sur l'industrie du rail aux États-Unis.

APPENDIX "A-6"

non-carload pricing

A SHORT GUIDE TO TARIFF 100

CANADIAN NATIONAL RAILWAYS

APPENDICE «A-6»

fixation du prix des chargements partiels

LE PRÉCIS DU TARIF 100
DU CANADIEN NATIONAL

The Express Traffic Association of Canada recently announced a new price structure for non-carload traffic handled by its members. Effective date of the new tariff is September 5, 1967, applying to non-carload shipments within Canada via the following carriers:

CANADIAN NATIONAL RAILWAYS
CANADIAN PACIFIC EXPRESS CO.
ALGOMA CENTRAL RAILWAY
NORTHERN ALBERTA RAILWAYS CO.
ONTARIO NORTHLAND RAILWAY
RAILWAY EXPRESS AGENCY INC.

The applicable tariff, E.T.A. Tariff 100, was filed with the Board of Transport Commissioners on August 5, 1967.

Notable features of the new pricing are:

-
- integration of express and most l.c.l. traffic under a single set of terms, conditions, rules and prices
-
- virtual elimination of "commodity" as a factor in non-carload rate making
-
- emphasis on shipment cube and pieces-per-shipment as primary rate ingredients
-
- greater latitude for shippers to effect economies in their shipping practices
-
- radical simplification in the process of calculating charges and rates
-

Copies of Tariff 100 may be purchased from:

The Express Traffic Association of Canada,
Room 204, 1253 McGill College Avenue,
Montreal 2, Quebec.

Récemment, The Express Traffic Association of Canada faisait connaître un nouveau tarif des prix visant les expéditions de détail. Ce tarif entrera en vigueur le 5 septembre 1967 et s'appliquera à toutes les expéditions de détail effectuées à l'intérieur du Canada par l'entremise des compagnies suivantes:

CANADIEN NATIONAL
CANADIEN PACIFIQUE
ALGOMA CENTRAL RAILWAY
NORTHERN ALBERTA RAILWAY
ONTARIO NORTHLAND RAILWAY
RAILWAY EXPRESS AGENCY INC.

Ce nouveau Tarif 100, E.T.A., a été déposé à la Commission des Transports du Canada le 5 août 1967.

Les points saillants de ce tarif sont les suivants:

- Les expéditions par messagerie et la plupart des expéditions de détail sont soumises à un seul ensemble de modalités, de règlements et de tarifs.
- La nature des produits à transporter n'entre presque plus en ligne de compte dans l'établissement des tarifs pour les expéditions de détail.
- Les tarifs varient principalement selon le volume en pieds cubes et le nombre des colis à transporter.
- Une plus grande possibilité est offerte aux expéditeurs d'utiliser des moyens permettant d'expédier à meilleur compte.
- Le calcul des prix des expéditions est de beaucoup simplifié.

La vente de ce Tarif 100, E.T.A., est assurée par:

The Express Traffic Association of Canada
Bureau 204, 1253, avenue McGill College
Montréal 2, (Québec)

TARIFF COMPONENTS

All the factors relevant to the new price structure are contained in seven sections, as follows:

- Section 1.** Terms and Conditions of Carriage and Rules and Regulations
- Section 2.** Alphabetical listing, by province, of all stations served in Canada
- Section 3.** Check Sheet for Block Number Tariffs showing issue date of tariffs currently in effect
- Section 4.** Table of Rates and Charges:
- Table A — General Scale
 - Table B — Western Scale
 - Table C — Maritime Scale
 - Table D — To Maritime Scale
 - Table E — From Maritime Scale
- Section 5.** Specific Point-to-Point rates
- Section 6.** Miscellaneous Rates and Charges
- Section 7.** Rates and charges on bonds, bullion, coin, currency, securities and papers.

PARTIES COMPOSANTES DU TARIF

Tous les renseignements concernant le nouveau tarif sont contenus dans les sept sections suivantes:

- Section 1** Modalités du transport et réglementation
- Section 2** Liste alphabétique, par province, de toutes les stations desservies au Canada
- Section 3** Liste des unités indiquant la date de publication des taux en vigueur
- Section 4** Tableaux des taux:
- Tableau A — Taux généraux
 - Tableau B — Région de l'Ouest
 - Tableau C — Région des Maritimes
 - Tableau D — Expéditions à destination des Maritimes
 - Tableau E — Expéditions en provenance des Maritimes
- Section 5** Taux des expéditions d'un endroit donné à un autre
- Section 6** Taux divers
- Section 7** Taux et frais pour les obligations, les lingots, l'argent monnayé, les billets de banque, les documents.

PRODUCT CHANGES

With the changes in pricing methods, there is particular emphasis on certain procedures which are in the interests of both shippers and carriers. For instance:

Valuation. The carrier's liability under the basic rate is limited to \$50.00 or 50¢ per pound, and not to exceed the actual value at time and place of shipment. The valuation may be increased to \$1.00 per pound, or to any declared value, on the payment of an additional fee. On C.O.D. shipments, the C.O.D. amount will not be considered to be the insured value unless so declared and added fee assessed.

Live Creatures. Shipments of live creatures must be arranged in advance to ensure that the proper equipment, space and environment are available for their safe transportation. In addition, the shipment containers must be self-sufficient for the food, rest, exercise and sanitary needs of the live creatures. Rates will be based on the amount of space devoted to the proper transportation of the living contents.

Special Instructions. Carriers are not obliged to follow special instructions which are not incorporated in the applicable tariff. Such requirements are subject to mutual pre-agreement, insertion on the shipping contract and joint endorsement.

Perishables. Shipments must be arranged in advance to ensure that carrier is in a position to undertake delivery in good condition.

NORMES NOUVELLES

Les changements apportés dans la tarification mettent en relief certaines normes dont l'application rejoint les intérêts tant des expéditeurs que des transporteurs, par exemple:

L'évaluation La responsabilité de la Compagnie se limite à une protection de 50 dollars ou 50 cents la livre, et n'excède pas la valeur effective déclarée au moment de l'expédition. L'évaluation peut être fixée à un dollar la livre, ou jusqu'à concurrence de la valeur déclarée, moyennant un supplément. Pour les envois payables sur livraison, le montant à percevoir ne sera pas considéré comme égal à celui de l'assurance, à moins qu'il ne corresponde à la valeur déclarée et qu'un supplément n'ait été versé.

Les animaux vivants Des arrangements doivent être pris afin que l'aménagement, l'espace et l'environnement requis soient disponibles pour assurer un transport sûr des animaux vivants. Des contenants qui permettent aux animaux de se nourrir, de se reposer, de bouger et de voyager dans des conditions sanitaires doivent en outre être prévus. Les tarifs sont établis en fonction de l'espace nécessaire au transport des animaux dans de bonnes conditions.

Les accords particuliers Les transporteurs ne sont pas tenus de se conformer à des instructions spéciales qui n'apparaîtraient pas dans le tarif en vigueur. Tout accord particulier doit faire l'objet d'une entente préalable et figurer dans le contrat de transport qui aura été signé par les parties contractantes.

Les denrées périssables Des arrangements doivent être faits afin de s'assurer que le transporteur dispose des moyens nécessaires pour pouvoir livrer, en bon état, les denrées.

On page 5 is shown a copy of a sheet from Table A of the price section, Shipment Charges and the Scale of Rates. Following is a guide to its use:

1. THE TABLE OF SHIPMENT CHARGES shows prices for shipments on one piece. For each additional piece, 20¢ will be added to the charge shown in the table.
2. When the lineal measurement of a piece exceeds 92 inches (length and girth combined), an additional piece charge of 20¢ will be added to the applicable charge.
3. THE TABLE OF SHIPMENT CHARGES will not apply to any shipment with a volume greater than 30 cubic feet.
4. For any shipment to which the SCALE OF RATES applies, chargeable weight is the greater of actual weight or dimensional weight (i.e. volume in cubic feet x 10 lb.).

Table of Shipment Charges:

For any shipment, when the number of "additional piece charges" exceeds the number shown in brackets following the appropriate shipment charge, a lower charge may be obtained by using the SCALE OF RATES. To obtain this lower charge, use the 300 lb. minimum level, i.e., the column headed Maximum charge for shipment less than 300 lb., at the extreme right hand side.

Scale of Rates:

For convenience, the shipment weight beyond which it becomes economic to pay at the next higher minimum weight, is shown in brackets.

À la page suivante est reproduite un extrait du Tableau A de la section des tarifs indiquant les taux. Voici des explications pour son emploi:

1. Le tableau des taux indique les prix des expéditions comprenant un colis. Pour chaque colis additionnel, un supplément de 20¢ est ajouté au taux indiqué.
2. Pour tout colis dont la mesure linéaire excède 92 pouces (longueur plus circonférence), un supplément de 20¢ est ajouté au taux indiqué.
3. Les taux du tableau A ne peuvent s'appliquer aux envois dont le volume excède 30 pieds cubes.
4. Pour tout envoi auquel s'applique l'échelle des taux, le poids retenu est celui qui est le plus élevé: poids réel ou poids-volume (volume en pieds cubes multiplié par 10 lb).

Tableau des taux

Lorsque le nombre des colis d'un envoi est plus grand que le chiffre qui apparaît entre parenthèses immédiatement après le prix de l'expédition, on peut obtenir un meilleur prix en se basant sur l'échelle des taux. Pour en arriver à ce prix, faites le calcul sur une base de 300 livres en utilisant la colonne qui indique le taux maximum pour pesanteurs de moins de 300 lb, à l'extrême droite du tableau des taux.

Échelle des taux

Pour plus de facilité, le poids d'expédition au-delà duquel il devient plus avantageux de payer selon le poids minimum plus élevé suivant, apparaît entre parenthèses.

EXPRESS TRAFFIC ASSOCIATION

ORIGINAL PAGE 79

SECTION 4

E.T.A. TARIFF 100

CTC (ET) 4713

TABLE A — SEE ITEM 600 FOR APPLICATION OF VARIOUS TABLES

See Item 610—Application of Charges									
TABLE OF SHIPMENT CHARGES FOR A SHIPMENT OF ONE PIECE									
Total Shipment Weight									
RATE BASIS	Up to 25 lbs.	26 to 50 lbs.	51 to 75 lbs.	76 to 100 lbs.	101 to 150 lbs.	151 to 200 lbs.	201 to 250 lbs.	251 to 300 lbs.	Maximum Charge for Shipment less than 300 lbs.
Charges in cents for a shipment of one piece									
100	300	375	375 (13)	400 (12)	425 (11)	440 (10)	480 (8)	515 (6)	654
105	300	375	375 (13)	400 (12)	425 (11)	440 (10)	480 (8)	515 (6)	654
110	300	375	375 (15)	400 (13)	445 (11)	465 (10)	540 (8)	540 (6)	675
115	300	375	375	400 (14)	465 (11)	490 (10)	540 (7)	560 (6)	699
120	300	375	375	400 (18)	485 (14)	520 (12)	590 (8)	625 (7)	765
125	300	375	375	400	505 (16)	550 (14)	640 (9)	690 (7)	831
130	300	375	375	400	525 (18)	580 (16)	680 (11)	750 (7)	900
135	300	375	375	400	545 (20)	610 (17)	720 (12)	820 (7)	960
140	300	375	375	400	565 (22)	640 (18)	760 (12)	865 (7)	1005
145	300	375	375	400	585 (23)	670 (19)	800 (12)	910 (7)	1050
150	325	400	400	415	605 (24)	705 (19)	845 (12)	955 (7)	1095
155	325	400	400	430	625 (25)	740 (20)	890 (12)	1000 (7)	1140
160	325	400	425	445	645 (27)	775 (20)	935 (12)	1045 (7)	1185
165	325	400	435	460	685 (28)	810 (21)	980 (12)	1090 (7)	1230
170	325	410	450	475	685 (29)	845 (21)	1025 (12)	1135 (7)	1275
175	325	415	465	490	705	880 (22)	1070 (12)	1180 (7)	1320
180	325	425	475	505	725	915 (23)	1115 (12)	1225 (7)	1365
185	325	430	490	520	745	950 (23)	1160 (12)	1270 (7)	1410
190	325	440	500	535	765	985 (23)	1205 (12)	1315 (7)	1455
195	325	445	515	550	780	1020 (24)	1250 (12)	1360 (7)	1500
200	350	460	540	580	815	1070 (26)	1305 (14)	1450 (7)	1590
205	350	475	565	610	850	1120 (28)	1360 (16)	1540 (7)	1680
210	350	490	590	640	885	1170 (29)	1415 (17)	1615 (7)	1755
215	350	505	615	670	920	1220 (30)	1470 (18)	1690 (7)	1830
220	350	520	640	700	955	1270 (31)	1525 (19)	1765 (7)	1905
225	375	530	665	730	990	1310 (32)	1580 (19)	1825 (7)	1965

See Item 610—Application of Charges

TABLE OF SHIPMENT CHARGES FOR A SHIPMENT OF ONE PIECE

Total Shipment Weight

RATE BASIS	Up to 25 lbs.	26 to 50 lbs.	51 to 75 lbs.	76 to 100 lbs.	101 to 150 lbs.	151 to 200 lbs.	201 to 250 lbs.	251 to 300 lbs.	Maximum Charge for Shipment less than 300 lbs.
------------	---------------	---------------	---------------	----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	--

Charges in cents for a shipment of one piece

100	300	375	375	400	425	440	480	515	654
105	300	375	375	400	425	440	480	515	654
110	300	375	375	400	445	465	510	560	675
115	300	375	375	400	460	490	540	600	699
120	300	375	375	400	485	520	590	625	765
125	300	375	375	400	505	550	640	690	831
130	300	375	375	400	525	580	680	750	900
135	300	375	375	400	545	610	720	820	960
140	300	375	375	400	565	640	760	865	1005
145	300	375	375	400	585	670	800	910	1050
150	325	400	400	415	605	705	845	955	1095
155	325	400	400	430	625	740	890	1000	1140
160	325	400	425	445	645	775	935	1045	1185
165	325	400	435	460	665	810	980	1090	1230
170	325	410	450	475	685	845	1025	1135	1275
175	325	415	465	490	705	880	1070	1180	1320
180	325	425	475	505	725	915	1115	1225	1365
185	325	430	490	520	745	950	1160	1270	1410
190	325	440	500	535	765	985	1205	1315	1455
195	325	445	510	550	785	1020	1250	1360	1500
200	350	460	540	580	815	1070	1305	1450	1590
205	350	475	565	610	850	1120	1360	1540	1680
210	350	490	590	640	885	1170	1415	1615	1755
215	350	505	615	670	920	1220	1470	1690	1830
220	350	520	640	700	955	1270	1525	1765	1905
225	375	530	665	730	990	1310	1580	1825	1985

ISSUED AUGUST 2, 1967

EFFECTIVE SEPTEMBER 5, 1967

By G. A. Shaw, Manager, Express Traffic Association, Montreal, Que.

EXPRESS TRAFFIC ASSOCIATION

PAGE 79 (ORIGINALE)

SECTION 4

TARIF 100 E.T.A.

CTC (ET) 4713

TABLEAU A — VOIR ARTICLE 600 POUR APPLICATION DES TABLEUX											
Voir article 610 — Application du tableau des taux					Voir article 620 — Application de l'échelle des taux						
TAUX DES EXPÉDITIONS COMPRENANT UN (1) COLIS											
Poids global de l'expédition											
TAUX DE BASE	25 lb et moins	26 à 50 lb	51 à 75 lb	76 à 100 lb	101 à 150 lb	201 à 250 lb	251 à 300 lb	Taux maximum pour expéditions de moins de 300 lb			
Taux (en cents) pour expéditions comprenant un (1) colis											
Taux (en cents) le 100 lb											
TAUX DE BASE	300	500	1,000	2,000	5,000	10,000					
100	218	475	207	895	185	1850	171	4270	146	8975	131
105	218	475	207	895	185	1850	171	4270	146	8975	131
110	225	475	215	900	193	1885	182	4395	160	9000	144
115	233	480	222	905	201	1920	193	4535	175	9085	159
120	255	475	242	910	220	1875	206	4610	190	9105	173
125	277	475	263	910	239	1915	229	4540	208	8990	187
130	300	470	283	910	258	1905	246	4535	224	9020	202
135	320	475	303	910	276	1905	263	4565	240	9000	216
140	335	475	317	910	289	1905	275	4400	252	8970	226
145	350	475	331	910	302	1905	288	4565	263	8975	236
150	365	475	345	915	315	1905	300	4565	274	8980	246
155	380	470	359	915	328	1895	311	4580	285	8980	256
160	395	470	373	915	342	1905	325	4570	297	8955	266
165	410	470	387	910	353	1905	336	4585	308	8995	277
170	425	470	401	910	366	1900	348	4600	320	8970	287
175	440	470	415	915	379	1900	360	4585	330	9000	297
180	455	470	429	915	392	1900	372	4595	342	8975	307
185	470	470	443	915	405	1895	384	4595	353	8980	317
190	485	470	457	920	420	1885	396	4595	364	8985	327
195	500	470	470	915	437	1900	408	4595	375	9015	338
200	530	470	499	915	457	1895	433	4595	398	8995	358
205	560	470	526	915	482	1890	456	4600	420	9000	378
210	585	470	550	915	504	1895	477	4600	439	9000	395
215	610	470	573	920	526	1890	497	4610	458	8995	412
220	635	470	598	915	548	1885	517	4605	476	8990	428
225	655	470	615	920	565	1890	534	4605	492	8985	442

DATE DE PUBLICATION: 2 AOÛT 1967

EN VIGUEUR LE 5 SEPTEMBRE 1967

G. A. Shaw, directeur, Express Traffic Association, Montréal, P.Q.

DATE DE PUBLICATION: 2 AOÛT 1967

EN VIGUEUR LE 5 SEPTEMBRE 1967

G. A. Shaw, directeur, Express Traffic Association, Montréal, P.Q.

SOME EXAMPLES OF PRICE CALCULATIONS

Note: The Rate Basis is a measure of distance between two points. It is determined by reference to the appropriate Block Number Tariff. In the examples shown below, Rate Basis numbers have been chosen at random.

1. Rate Basis 120. Weight 80 lb. One piece, less than 30 cu. ft. charge is \$4.00.
2. Rate Basis 110. Weight 240 lb. Ten pieces, less than 30 cu. ft., total. This shipment requires 9 additional piece charges, which is more than number (8) in brackets. So, use figure in last column: a \$6.75 charge.

(The actual calculation would be:

$$\begin{array}{r} \$5.10 \text{ for 1st piece} \\ \underline{1.80 \text{ for 9 additional pieces at } 20\text{¢ each}} \\ \$6.90 \end{array}$$

Now, determine the applicable charge if shipment is carried as a minimum 300 lb. shipment. At Rate Basis 110, the 100 lb. rate is \$2.25:

$$\$2.25 \times 3 = \$6.75$$

Compare rates and select the lower.)

The numbers in brackets make it unnecessary to do this calculation. Brackets are omitted in cases where it is considered unlikely that the above comparison would be required.

3. Rate Basis 115. Weight 285 lb. Six pieces, less than 30 cu. ft. total. Three pieces Extra Large. (Extra Large when length plus girth exceeds 92 inches.)

$$\begin{array}{r} 5 \text{ piece charges for additional pieces} \\ \underline{3 \text{ piece charges for 3 extra large pieces}} \\ 8 \text{ piece charges to be added (20¢ each)} \end{array}$$

This number of piece charges exceeds (6) in brackets. So, use figure in last column: a \$6.99 charge.

Otherwise, charge would be: \$5.60

$$\begin{array}{r} \underline{1.60 \text{ (8 at } 20\text{¢)}} \\ \$7.20 \end{array}$$

QUELQUES EXEMPLES DE CALCUL DES PRIX

Nota: Le taux de base est fonction du parcours ou de la distance. Il est déterminé en consultant la liste des unités. Dans les exemples suivants, les taux de base ont été choisis au hasard.

- 1 Le taux de base est 120. L'envoi pèse 80 lb et se compose d'un colis de moins de 30 pieds cubes. Le prix: \$4.
- 2 Le taux de base est 110. L'envoi pèse 240 lb et se compose de dix colis de moins de 30 pieds cubes au total. Le nombre de colis successifs ou additionnels est donc de neuf, ce qui est supérieur au chiffre 8 entre parenthèses. Pour cette raison, il faut utiliser le chiffre, ou le prix, apparaissant dans la dernière colonne, c'est-à-dire \$6.75.

(Le calcul, dans le premier cas, se ferait ainsi:

$$\begin{array}{r}
 \$5.10 \text{ pour le 1}^{\text{er}} \text{ colis} \\
 \underline{1.80 \text{ pour les 9 colis successifs à } 20\text{¢ pièce}} \\
 \$6.90
 \end{array}$$

Le prix de \$6.75 est obtenu en basant le calcul sur une expédition d'un poids minimum de 300 lb. En effet, selon le taux de base 110, le prix le 100 lb est de \$2.25:

$$\$2.25 \times 3 = \$6.75$$

Il faut faire la comparaison pour obtenir le plus bas prix).

A noter que le chiffre entre parenthèses dispense de faire le calcul ci-dessus. Aucun chiffre ne figure entre parenthèses quand il a paru évident qu'une telle comparaison ne s'imposerait pas.

- 3 Le taux de base est 115. L'envoi pèse 285 lb et se compose de six colis dont le volume total est moins de 30 pieds cubes. Cependant, trois des colis sont très gros. (Sont considérés très gros, les colis dont la longueur plus la circonférence excèdent 92 pouces.) On aurait donc:

$$\begin{array}{r}
 5 \text{ suppléments à payer pour les 5 colis additionnels} \\
 \underline{3 \text{ suppléments à payer pour les 3 colis trop gros}} \\
 8 \text{ suppléments à ajouter au taux (8 x } 20\text{¢)}
 \end{array}$$

Notons que le nombre de suppléments à payer est supérieur au chiffre 6

Economy Note

- a. If the three Extra Large pieces could be packed or packaged so as not to exceed the 92-inch limitation, the shipment charge would be:

$$\text{\$5.60 plus 5 piece charges} = \text{\$6.60}$$

- b. Then, further, if the remaining three pieces are small enough to consolidate into one piece not exceeding the 92-inch limitation, the shipment charge would be:

$$\text{\$5.60 plus 3 piece charges} = \text{\$6.20}$$

4. In example No. 3, let us say that the space taken up by the original 6-piece shipment was 35 cu. ft. This would automatically be billed under the Scale of Rates as a 350-lb. shipment (35 cu. ft. x 10 lb. per cu. ft.).

At Rate Basis 115 the charge would be:

$$350 \text{ lb.} \times 233 \text{ cents per hundred} = \text{\$8.15}$$

If the volume could be reduced below 30 cu. ft. the charges would then be as outlined in example No. 3.

5. Rate Basis 170. Weight 490 lb. (Scale of Rates applies since shipment weight is over 300 lb.)

Rate is \$4.25 per 100 lb., but note figure (470) in brackets. This means that when weight is more than 470 lb. it costs less if shipment is billed as a 500 lb. minimum.

The rate for 500 lb. is shown as \$4.01, so that the charge would be \$20.05.

This is less than if rate were calculated as 490 lb. at \$4.25 = \$20.85.

entre parenthèses. Dans ce cas, il vaut mieux utiliser le chiffre apparaissant dans la dernière colonne. Ce qui donnera un prix de \$6.99.

Autrement, le prix serait de: \$5.60

$$\begin{array}{r} 1.60 \text{ (8 x 20¢)} \\ \hline \$7.20 \end{array}$$

Autres moyens de réduire le prix:

- (a) Si les trois gros colis pouvaient être emballés de manière que leurs dimensions n'excèdent pas la limite de 92 pouces, le prix serait alors de:

$$\$5.60 \text{ plus 5 suppléments} = \$6.60$$

- (b) Si les trois autres colis étaient suffisamment petits pour être attachés ensemble et ne former qu'un colis dont les dimensions n'excèderaient pas la limite de 92 pouces, le prix serait alors de:

$$\$5.60 \text{ plus 3 suppléments} = \$6.20$$

- 4 Disons, en ce qui touche l'exemple n° 3, que l'espace requis à l'origine pour les 6 colis était de 35 pieds cubes. Dans ce cas, et automatiquement, le prix serait calculé selon le taux au poids sur la base d'un envoi de 350 lb (35 pi. cu. x 10 lb au pi. cu.).

Selon le taux de base 115, le prix serait de:

$$350 \text{ lb x } 233¢ \text{ le cent} = \$8.15$$

Si le volume pouvait être réduit à moins de 30 pieds cubes, le prix serait alors celui qui a été calculé dans l'exemple n° 3.

- 5 Le taux de base est 170. L'envoi pèse 490 lb. (Ici, le taux au poids s'appliquerait, puisque le poids excède 300 lb).

Le taux est de \$4.25 le 100 lb. Mais, notez le chiffre 470 entre parenthèses. Ce chiffre signifie que lorsque le poids excède 470 lb, il est plus avantageux d'utiliser le taux s'appliquant aux envois d'un poids minimum de 500 lb.

Le taux indiqué pour 500 lb est de \$4.01, ce qui établirait le prix à \$20.05. Ce prix est moindre que s'il était calculé sur la base de 490 lb à \$4.25 = \$20.85.

6. If shipper has two shipments such as in example No. 5, for forwarding on different days to the same consignee, it would cost considerably less if these could be forwarded as a single shipment.

For example:

490 plus 490 = 980 lb. Same Rate Basis 170.

The rate for 980 lb., in the 500 lb. column, is \$4.01, but number (910) in brackets is less than 980. So, it will be cheaper to ship as a 1,000 lb. minimum at \$3.66, for which the charge is \$36.60.

The cost of two separate shipments as in No. 5 would be \$41.70.

The saving is more than 12%.

-
- 6 Un expéditeur qui aurait à livrer deux envois au même destinataire (exemple n° 5), à des jours différents, gagnerait beaucoup à réunir ces colis et à les expédier en une seule fois.

Précisons:

490 plus 490 = 980 lb. (Utilisons le même taux de base: 170). Le prix pour 980 lb, indiqué dans la colonne des 500 lb, est de \$4.01 mais, le chiffre entre parenthèses (910) est moindre que 980. Il serait donc plus avantageux de l'expédier comme envoi de 1,000 lb minimum à \$3.66, ce qui donnerait un prix de \$36.60.

Le prix pour deux expéditions séparées, comme dans l'exemple n° 5, serait de \$41.70.

L'économie réalisée serait supérieure à 12 pour cent.

OFFICIAL BILINGUAL ISSUE

FASCICULE BILINGUE OFFICIEL 7

HOUSE OF COMMONS

CHAMBRE DES COMMUNES

First Session

Première session de la

Twenty-eighth Parliament, 1968-69

vingt-huitième législature, 1968-1969

STANDING COMMITTEE

COMITÉ PERMANENT

ON

DES

**TRANSPORT
AND COMMUNICATIONS**

**TRANSPORTS
ET DES COMMUNICATIONS**

Chairman

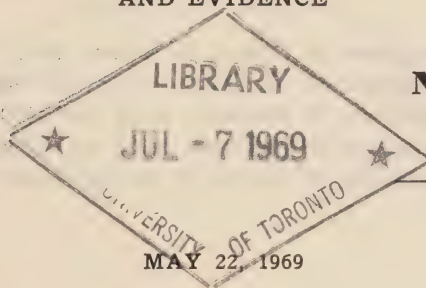
H.-Pit Lessard

Président

MINUTES OF PROCEEDINGS
AND EVIDENCE

PROCÈS-VERBAUX ET
TÉMOIGNAGES

No. 25



LE 22 MAI 1969

Respecting

Concernant

Annual Reports—Air Canada
for the years 1967-1968.

Rapports annuels de la Société Air Canada
pour les années 1967-1968.

WITNESSES—TÉMOINS

(See *Minutes of Proceedings*)

(Voir *Procès-verbaux*)

STANDING COMMITTEE
ON
TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

COMITÉ PERMANENT DES
TRANSPORTS ET DES
COMMUNICATIONS

Chairman:

Mr. H.-Pit Lessard

Président:

Vice-Chairman:

Mr. Pat Mahoney

Vice-président:

and Messrs. et MM.

Allmand,
Breau,
¹ Corbin,
Godin,
Horner,
Howe,
Nesbitt,

³ Nowlan,
⁵ Osler,
⁴ Peddle,
Perrault,
² Pringle,
Portelance,
Rock,

Schreyer,
Skoberg,
Thomas (*Moncton*),
Trudel,
Turner (*London*
East)—(21).

Le secrétaire du Comité,

Robert Normand,

Clerk of the Committee.

¹ Replaced Mr. Émard, on May 21, 1969.

¹ Remplace M. Émard, le 21 mai 1969.

² Replaced Mr. Mongrain, on May 21, 1969.

² Remplace M. Mongrain, le 21 mai 1969.

³ Replaced Mr. Marshall, on May 22, 1969.

³ Remplace M. Marshall, le 22 mai 1969.

⁴ Replaced Mr. McGrath, on May 22, 1969.

⁴ Remplace M. McGrath, le 22 mai 1969.

⁵ Replaced Mr. Corbin, on May 22, 1969.

⁵ Remplace M. Corbin, le 22 mai 1969.

REPORT TO THE HOUSE

TUESDAY, May 27, 1969.

The Standing Committee on Transport and Communications has the honour to present its

NINTH REPORT

Pursuant to its Orders of Reference dated April 15 and May 7, 1969, your Committee has considered the following:

The Annual Reports of Air Canada for the years ended December 31, 1967 and 1968;

The Reports to Parliament of the Auditors on the Accounts of Air Canada, for the years ended December 31, 1967 and 1968.

Your Committee commends them to the House.

A copy of the relevant Minutes of Proceedings and Evidence (*Issue No. 25*) is tabled.

Respectfully submitted,

Le président,
H.-PIT LESSARD,
Chairman.

RAPPORT À LA CHAMBRE

Le MARDI 27 mai 1969.

Le Comité permanent des transports et des communications a l'honneur de présenter son

NEUVIÈME RAPPORT

Conformément aux ordres de renvoi datés des 15 avril et 7 mai 1969, le Comité a examiné ce qui suit:

Les rapports annuels d'Air Canada pour les années terminées les 31 décembre 1967 et 1968;

Les rapports des vérificateurs du Parlement concernant les comptes d'Air Canada pour les années terminées les 31 décembre 1967 et 1968.

Le Comité les recommande à l'approbation de la Chambre.

Un exemplaire des procès-verbaux et témoignages s'y rapportant (*fascicule n° 25*) est déposé.

Respectueusement soumis,

[Text]

MINUTES OF PROCEEDINGS

THURSDAY, May 22, 1969.
(45)

The Standing Committee on Transport and Communications met this day at 11.00 a.m. The Chairman, Mr. H.-Pit Lessard, presided.

Members present: Messrs. Allmand, Breau, Corbin, Horner, Lessard (*LaSalle*), Mahoney, Nesbitt, Nowlan, Perrault, Pringle, Portelance, Rock, Schreyer, Skoberg, Thomas (*Moncton*), Trudel, Turner (*London East*) (17).

Also present: Messrs. Givens, Orlikow and Osler.

Witnesses: From Air Canada: Mr. Yves Pratte, Chairman of the Board, and Chief Executive Officer; Mr. J. R. Baldwin, President of Air Canada; Mr. W. S. Harvey, Senior Vice-President—Finance.

Pursuant to its Orders of Reference, the Committee proceeded to a section consideration of the Air Canada Annual Reports for the years 1967 and 1968 and the Report to Parliament of the Auditors on the Accounts of Air Canada for the years ended December 31, 1967 and December 31, 1968.

The Chairman introduced Mr. Yves Pratte, Chairman of the Board and Executive Officer who in turn introduced officials of Air Canada.

Mr. Yves Pratte made a brief opening statement. The Chairman then called the section entitled "Financial" and Mr. Pratte was questioned thereon assisted by officials of the Company.

Mr. Pratte agreed to provide the Committee with additional information, which will be distributed to members of the Committee.

At 12.30 p.m. the questioning of witnesses continuing on the section entitled "Financial", the Committee adjourned until 3.30 p.m. this day.

[Traduction]

PROCÈS-VERBAL

Le JEUDI 22 mai 1969.
(45)

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit ce matin à 11 h., sous la présidence de M. H.-Pit Lessard, président.

Présents: MM. Allmand, Breau, Corbin, Horner, Lessard (*LaSalle*), Mahoney, Nesbitt, Nowlan, Perrault, Pringle, Portelance, Rock, Schreyer, Skoberg, Thomas (*Moncton*), Trudel, Turner (*London East*) —(17).

De même que: MM. Givens, Orlikow et Osler.

Témoins: D'Air Canada: M. Yves Pratte, président général; M. J. R. Baldwin, président de la Société Air Canada; M. W. S. Harvey, premier vice-président aux finances.

Conformément à son ordre de renvoi, le Comité passe à l'examen section par section des rapports annuels 1967 et 1968 d'Air Canada, ainsi que des rapports des vérificateurs au Parlement sur les comptes d'Air Canada pour les exercices clos respectivement le 31 décembre 1967 et le 31 décembre 1968.

Le président présente M. Yves Pratte, président général qui, à son tour, présente les représentants d'Air Canada.

M. Yves Pratte fait une brève déclaration préliminaire. Le président met ensuite en délibération la section intitulée «Revue financière», et M. Pratte répond, avec l'aide des représentants de la Société, à des questions à ce sujet.

M. Pratte convient de fournir au Comité des renseignements supplémentaires. Ces renseignements seront distribués aux membres du Comité.

A midi 30, l'interrogatoire des témoins sur la section intitulée «Revue financière» se poursuivant, le Comité lève la séance, pour se réunir de nouveau cet après-midi à 3 h. 30.

AFTERNOON SITTING
(46)

The Standing Committee on Transport and Communications met this day at 3.30 p.m. The Chairman, Mr. H.-Pit Lessard, presided.

Members present: Messrs. Allmand, Breau, Horner, Lessard (*LaSalle*), Mahoney, Nowlan, Osler, Perrault, Pringle, Portelance, Rock, Schreyer, Trudel, Turner (*London East*) (14).

Also present: Mr. Givens.

Witnesses: Same as the morning sitting.

Questioning of witnesses resumed on that section of the Annual Report entitled "Financial".

The Section entitled "Financial" carried and the Chairman then called that section called "Routes and Services".

After lengthy questioning the sections entitled "Routes and Services" and "Traffic" carried. The Chairman then called that section called "The Fleet".

The section entitled "Fleet" carried and the Chairman called that section called "Personnel".

Sections entitled "Personnel", "Industry Co-operation" and "Future" severally carried.

The Annual Reports of Air Canada for the fiscal years ended December 31, 1967 and December 31, 1968, carried.

The Reports to Parliament of the Auditors on the Accounts of Air Canada for the years ended December 31, 1967, and December 31, 1968 carried.

The Chairman was authorized to report the above-mentioned reports to the House.

At 6.00 p.m. the Committee adjourned to the call of the Chair.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI
(46)

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit cet après-midi à 3 h. 30, sous la présidence de M. H.-Pit Lessard, président.

Présents: MM. Allmand, Breau, Horner, Lessard (*LaSalle*), Mahoney, Nowlan, Osler, Perrault, Pringle, Portelance, Rock, Schreyer, Trudel, Turner (*London East*) —(14).

De même que: M. Givens.

Témoins: Les mêmes qu'à la séance du matin.

L'interrogatoire des témoins reprend sur la section intitulée «Revue financière».

La section intitulée «Revue financière» est adoptée, et le président met alors en délibération la section intitulée «Lignes et services».

Après un long interrogatoire, les sections intitulées respectivement «Lignes et services» et «Trafic» sont adoptées. Le président met alors en délibération la section intitulée «Flotte».

La section intitulée «Flotte» est adoptée, et le président met en délibération la section intitulée «Personnel».

Les sections intitulées respectivement «Personnel», «Collaboration avec l'industrie» et «L'avenir» sont adoptées tour à tour.

Les rapports annuels d'Air Canada pour les années financières closes respectivement le 31 décembre 1967 et le 31 décembre 1968 sont adoptés.

Les rapports des vérificateurs au Parlement sur les comptes d'Air Canada pour les exercices clos respectivement le 31 décembre 1967 et le 31 décembre 1968 sont adoptés.

Le président reçoit l'autorisation de faire rapport à la Chambre des rapports mentionnés ci-dessus.

A 6 h. de l'après-midi, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le secrétaire du Comité,
Robert Normand.
Clerk of the Committee.

EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

Thursday, May 22, 1969.

• 1111

The Chairman: Gentlemen, I see a quorum. We have before us this morning for consideration the Annual Reports of Air Canada for the years ending 1967 and 1968.

We have as witnesses this morning Mr. Yves Pratte, Chairman of the Board and Chief Executive Officer. Seated next to Mr. Pratte is Mr. W. S. Harvey, Senior Vice-President, Finance, and beside him someone everybody here knows, I think, Mr. J. R. Baldwin, President of Air Canada. I will ask Mr. Pratte to introduce the two other witnesses those names I do not have.

Mr. Yves Pratte (Chairman of the Board and Chief Executive Officer): Seated next to Mr. Baldwin is Mr. H. Duncan Laing, Assistant Vice-President, Finance, and then Mr. U. Bowman and Mr. Norm Taylor.

The Chairman: Mr. Pratte has no brief so I will ask him to say a few words, after which the meeting will be open for questions. Mr. Pratte.

Mr. Pratte: Mr. Chairman and gentlemen, I did not expect to be asked to make a statement to you this morning; therefore, I will be very brief.

I just want to tell you that it is an honour and a privilege to represent Air Canada together with the President, Mr. Baldwin and Mr. Harvey and you can be sure that we will do our utmost to try to answer all of your questions.

I am in the unfortunate position, however, to have to admit to you that I can claim no credit whatsoever for the financial results for the year 1967 and 1968.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Pratte.

Mr. Allmand: On a point of order, Mr. Chairman. Will we proceed as we did with CNR and go through the different sections in the Reports one after the other?

The Chairman: We will leave the discussion open, Mr. Allmand, on the Annual Reports 1967 and 1968. There is no point in going

TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

Le jeudi 22 mai 1969

Le président: Messieurs, nous avons le quorum. Nous avons à étudier ce matin les Rapports annuels d'Air Canada pour 1967 et 1968.

Nous avons comme témoins les personnes suivantes, M. Yves Pratte, président général, à ses côtés il y a M. W. S. Harvey, premier vice-président aux finances, ensuite, quelqu'un que tout le monde connaît, M. J. R. Baldwin, président d'Air Canada. Je vais demander à M. Pratte de présenter les deux autres témoins dont je n'ai pas le nom.

M. Yves Pratte (Président général): Près de M. Baldwin il y a M. H. D. Laing, vice-président adjoint aux finances, et ensuite M. U. Bowman, et M. Norman Taylor.

Le président: Je vais demander à M. Pratte de dire quelques mots; il n'a pas de mémoire à présenter. Vous pourrez ensuite poser des questions. Monsieur Pratte.

M. Pratte: Monsieur le président, messieurs, je ne pensais pas qu'on me demanderait de faire une déclaration. Par conséquent, je serai très bref.

Je voulais simplement vous dire que c'est pour moi un honneur et un privilège de représenter Air Canada avec son président, M. Baldwin et M. Harvey et soyez assurés que nous ferons notre possible pour répondre à toutes vos questions.

Je suis dans la malheureuse situation où je dois admettre que je ne peux réclamer aucun mérite pour les résultats financiers de 1967 et de 1968.

Le président: Merci, monsieur Pratte.

M. Allmand: J'en appelle au Règlement. Est-ce que nous allons suivre la même procédure que pour le Canadien-National, étudier les différentes sections du rapport les unes après les autres?

Le président: Nous allons laisser la discussion ouverte sur le Rapport annuel de 1967 et de 1968. Il n'y aurait aucun avantage de pas-

[Text]

from one to the other so we will leave it open for questioning on either 1967 or 1968.

Mr. Allmand: On any section of the Report? Do you mean that we can jump from finance to another section?

The Chairman: No. We could go section by section like we did for the last meeting with CNR.

Mr. Allmand: That was what I was asking.

The Chairman: Both reports are practically the same.

Mr. Allmand: Section by section.

The Chairman: Yes.

Mr. Allmand: Am I to understand, then, that we are on finance?

The Chairman: The first section is Finance. Mr. Nesbitt.

• 1115

Mr. Nesbitt: I have a couple of questions here and I suppose, Mr. Chairman, they would come under finance because they deal with costing. Before asking questions I would like to take this opportunity to congratulate Mr. Pratte and Mr. Baldwin on their respective appointments. Mr. Pratte brings with him wide experience in other fields, and Mr. Baldwin, of course, his great know-how from the Department of Transport. I think most people feel that we can look forward to a pair of very satisfactory successors to Mr. McGregor which bodes well for the corporation in future.

The question I would like to put to Mr. Pratte in particular, is that Mr. Pratte has been reported in the media as having suggested that Air Canada was intending in the future to extend its intercontinental routes very widely and that it was the intention to displace Canadian Pacific Air Lines in this regard which would be likely to transfer its operations more to the domestic route and that Air Canada would be giving up a number of its domestic routes to other air lines including Canadian Pacific. Sometimes the media are not always perhaps as accurate as they might be, like any other institution, and I was wondering if Mr. Pratte could give the Committee his views on the long range policy of Air Canada in this regard.

Mr. Pratte: First, Mr. Nesbitt, I think I should say that I did not say exactly what I

[Interpretation]

ser d'une question à une autre; nous laisserons donc la discussion ouverte, ainsi vous pourrez poser des questions soit sur celui de 1967 ou de 1968.

M. Allmand: Sur n'importe quelle section des rapports? On peut passer des finances à une autre section?

Le président: Non, nous pourrions le faire section par section comme nous l'avons fait la dernière fois pour celui du CN. Section par section.

M. Allmand: C'est ce que je demandais.

Le président: Les deux rapports sont presque identiques.

M. Allmand: Section par section.

Le président: Oui.

M. Allmand: Dois-je comprendre que nous abordons d'abord des finances?

Le président: La première section est la section financière. Monsieur Nesbitt.

M. Nesbitt: J'ai quelques questions à poser et je suppose, monsieur le président, qu'elles tomberaient sous la rubrique «finances» parce qu'elles ont trait aux coûts. Avant de poser ces questions, j'aimerais profiter de cette occasion pour féliciter M. Pratte et M. Baldwin de leur nomination respective. Les deux ont une très grande expérience. M. Pratte a une grande expérience dans d'autres domaines et M. Baldwin du ministère des Transports, a beaucoup de connaissances aussi. Je crois que la plupart d'entre nous pensent que ce sont de dignes successeurs à M. MacGregor et que c'est de bonne augure pour la Société.

Une question que j'aimerais poser à M. Pratte, en particulier, c'est qu'on a dit, dans les moyens de communication, que M. Pratte avait laissé entendre qu'Air Canada a l'intention d'étendre de beaucoup son réseau intercontinental et de déplacer les Canadian Pacific Airlines dans ce domaine de sorte que cette société devra faire porter son exploitation sur le service intérieur et que Air Canada céderait une partie de son réseau intérieur à d'autres compagnies aériennes, y compris CPA. Les reportages ne sont pas toujours aussi exacts qu'on le voudrait et je me demande si M. Pratte pourrait nous dire quel est son point de vue concernant les politiques à long terme d'Air Canada à cet égard?

M. Pratte: En premier lieu, j'aimerais dire que je n'ai pas dit exactement ce qu'on pré-

[Texte]

am reported to have said. I certainly never suggested that CP Air should become a regional carrier. I never did suggest that Air Canada should abandon all or any of its regional routes, but I spoke very briefly about the long term plans we had for extending our services. I said that we had opened offices in certain areas of the world: that with the route system that we have, we should normally be allowed to cover South America, Africa and eventually the whole world, but then I said that since this involved matters of government policy I did not feel that it was proper at that time to comment on the policy.

Mr. Nesbitt: This leads directly into the first section of the Report. This would involve very extensive financing, I would expect, over a period of years: could you give us some idea of some of the methods that might be employed for financing a project of this nature and over what period of time?

Mr. Pratte: With respect to our financial needs we expect to require roughly \$300 million in external financing over the next five years: that is, in addition to the funds that we will be generating within the Company out of our operations. We had and are continuing to have discussions with officials in the government as to the best methods of financing these needs.

We have plans whereby we think we can finance all or most of it without government assistance. This involves, of course, more or less a principle that Mr. Sharp stated in the House two or three years ago when he said that because of the financial needs of the government, the government would have at one point to stop doing all the financing required by Air Canada. Because of the discussions we are having with the Department of Finance I do not think it would be proper to elaborate further on that. But we have plans and we think we can do it if it is the wish of the government and if it is proper in the light of the whole financial policy of the company.

Mr. Nesbitt: I do not know whether you feel that you can answer this question or not, but if you could it would be interesting: Does part of these suggestions cover a merger of some sort with Canadian Pacific Air Lines?

Mr. Pratte: I never did suggest a merger. I only said that the question should be studied in order to determine whether the existence of two international flag carriers were too

[Interprétation]

tend. Je n'avais jamais suggéré que la CPA devrait devenir un transporteur régional; je n'ai jamais suggéré qu'Air Canada devrait abandonner tout ou une partie de son réseau régionale, mais j'ai parlé des projets à long terme que nous avons pour l'extension de nos services.

J'ai dit que nous avions ouvert des bureaux dans certaines parties du monde et avec le réseau que nous avons on devrait normalement pouvoir s'étendre à l'Amérique du Sud, l'Afrique et éventuellement tout le monde, mais j'ai ajouté que comme certaines questions de politique gouvernementale entraient en jeu, il ne me semblait pas opportun de faire des commentaires à ce sujet.

M. Nesbitt: Ceci nous amène donc à la première section du Rapport. Je suppose que ce projet entraînerait des dépenses importantes pour les années à venir. Est-ce que vous pourriez nous donner une idée quant aux méthodes qu'on pourrait employer pour financer des projets de ce genre et sur quelle période de temps?

M. Pratte: En ce qui concerne nos besoins financiers, il nous faudra probablement 300 millions de dollars de financement extérieur pour les cinq prochaines années. C'est-à-dire en plus des fonds que nous pouvons tirer de notre exploitation. Nous poursuivons nos discussions avec les fonctionnaires du gouvernement quant aux meilleurs moyen de financer.

Nous avons des projets qui nous permettront de financer presque tout sans l'aide du gouvernement, ce qui implique, bien sûr, le principe que M. Sharp a déclaré à la Chambre il y a quelques années, lorsqu'il a dit qu'étant donné les besoins financiers du gouvernement, le gouvernement devra, à un moment donné, cesser de financer Air Canada. A cause des discussions que nous avons en ce moment avec le ministère des Finances, je ne pense pas qu'il serait opportun d'élaborer davantage sur cet aspect. Mais nous avons des projets et nous pensons que nous pouvons y arriver si c'est ce que le gouvernement désire et si cette façon de procéder s'insère dans le cadre de toute la politique financière de la Société.

M. Nesbitt: Je ne sais si vous vous sentez en mesure de répondre à cette question, monsieur Pratte, mais si vous le pouviez, ce serait intéressant parmi les suggestions; est-ce que vous envisagez une fusion avec CPA?

M. Pratte: Je n'ai jamais suggéré une fusion. J'ai simplement dit qu'il faudrait étudier la question pour voir si l'existence de deux transporteurs aériens internationaux serait

[Text]

expensive for the Canadian public. As you know, it takes two to merge, and I gather from Mr. Gilmer's public statement that he is not prepared to merge with Air Canada unless he gets control of Air Canada, and I certainly would not be in favour of that.

Mr. Nesbitt: It is a question of who swallows whom?

Mr. Piatte: That is right.

• 1120

Mr. Nesbitt: I have one question on contracts: of course, neither you nor Mr. Baldwin are responsible for the existing ones, but for future ones you probably will have some responsibility. The contracts with respect to Air Canada pilots and their hours of work, with the nonembarrassment clauses, I believe they are called—as you are probably aware, this has been brought up a good many times in the House by myself and a number of other members. There has been considerable apprehension, I think, among many people as to the safety factor of not only the pilots but the passengers.

I understand that jet pilots are required to be on duty for as long as 20 hours in some cases. I was wondering if you would care to comment on these complaints that have been raised and that were not answered in the House at the time. Are these circumstances which have been brought before the House in fact correct? Do pilots spend long hours on continuous duty? And will contracts be arranged so that this could not happen in the future?

Mr. Piatte: With your permission, Mr. Chairman, I am going to ask Mr. Baldwin to comment on this subject.

The Chairman: Mr. Baldwin.

Mr. J. R. Baldwin (President, Air Canada): The subject of length of flight hours is of course a matter that can enter into the discussions with the union involved, the Canadian Air Line Pilots' Association. I think that it will certainly come up in the discussions that will be taking place before too many months, when the negotiations with CALPA are underway, since their contract is involved in renewal next year.

There is a flight time limitation on individual segments at the present time that to the best of my recollection does not run anywhere near the 20-hour figure you mentioned, Mr. Nesbitt. I would have to refresh my memory later as to the exact longest seg-

[Interpretation]

trop onéreux pour le public canadien. Comme vous le savez, il faut être deux pour faire une fusion, et d'après la déclaration publique de M. Gilmour, je pense qu'il n'est pas prêt à se fusionner avec Air Canada, à moins qu'il ne puisse contrôler Air Canada et je ne serais certainement pas en faveur d'une telle solution.

M. Nesbitt: Il s'agit de savoir qui avale l'autre, n'est-ce pas?

M. Piatte: C'est exact.

M. Nesbitt: Une autre question au sujet des contrats. Vous n'êtes évidemment pas responsable des contrats actuels, M. Baldwin, mais je suppose que vous aurez une certaine responsabilité à l'égard des futurs contrats. La question des contrats pour les pilotes d'Air Canada et leurs heures de travail, avec les clauses de réquisition—je crois qu'on les appelle ainsi—a été soulevée plusieurs fois en Chambre, par moi-même et les autres députés. Beaucoup de gens ont exprimé des craintes quant à la sécurité, non seulement des pilotes, mais des passagers. Je crois comprendre que les pilotes d'avion à réaction doivent parfois travailler 20 heures. J'aimerais savoir si vous avez des commentaires à faire sur les craintes qui ont été formulées et à laquelle on n'a pas répondu en Chambre à l'époque. Est-ce que les circonstances mentionnées en Chambre sont exactes? Est-ce que les pilotes passent de très longues heures en service continu? Est-ce que des dispositions du contrat prévoient cette situation pour laquelle ne se reproduise plus?

M. Piatte: Avec votre permission, j'aimerais demander à M. Baldwin de répondre à cette question.

Le président: Monsieur Baldwin.

M. J. R. Baldwin (Président de la Société Air Canada): La question de la durée des heures de vol est quelque chose qui tombe dans le cadre des discussions avec le syndicat en cause, l'association canadienne des pilotes de lignes aériennes. C'est une question qui sera certainement soulevée lors des discussions que nous aurons avec les syndicats d'ici peu lorsque leur contrat sera renouvelé.

Il y a une limite sur les heures de vol consécutives à l'heure actuelle, et au meilleur de mes connaissances, elle est loin du chiffre de vingt heures que vous avez mentionné, monsieur Nesbitt. Il faudra que je me renseigne pour savoir quel est le plus grand nom-

[Texte]

ment we have. But the longest segment, as I recollect it—the longest flight is the Moscow flight and we always slip crews on that flight at an intermediate point. So that I think it is a little over eight hours out of actual flying duty that could be involved in a maximum segment under the company operational policy, subject to certain discretion that remains with the pilot's own wishes to finish off a flight within a limited period of time if he so desires.

I was not quite sure whether you were talking about actual time in the air, or duty time on the ground at the beginning of a flight on call as well. There is certain duty time involved in getting ready for a flight, but this is something that is watched extremely carefully by flight operations. We quite frankly do not believe that there is any danger factor involved in the present arrangements. We have always been very proud of maintaining a rather high safety factor in this regard.

If there were any particular flight segments that were of concern to you, I would like a chance to check those out with the operational people either later this morning or over the lunch period and give you detailed information.

Mr. Nesbitt: It was brought to my attention, Mr. Baldwin, and I believe my source of information to be accurate, that in one instance a pilot took a DC-8, I believe, from Calgary to Toronto and then immediately was put on a flight from Toronto to Trinidad with intermediate stops and then right back. I believe it added up to around somewhere between 16 and 20 hours. It would seem to me that if a person had to be continuously on duty that long, there might well be a certain danger factor.

Mr. Baldwin: You would have to give us that exact particular date and case to check out, because under the company rules that should not happen. There would be a compulsory rest period for the pilot involved in a flight segment of the type you described.

Mr. Nesbitt: How long a rest period?

Mr. Baldwin: Four to eight hours, if I remember rightly.

Mr. Nesbitt: Perhaps that matter could be checked out.

Mr. Baldwin: This was a Calgary to Toronto flight.

Mr. Nesbitt: That was my understanding of the flight, from Calgary to Toronto, Toronto to Barbados and Trinidad, and then back.

[Interprétation]

bre d'heures consécutives de vol que nous exigeons d'eux, mais si je me souviens bien, notre vol le plus long est celui de Moscou et nous changeons toujours l'équipage à un point intermédiaire. Je crois que le nombre maximal d'heures consécutives de vol serait huit heures dans le cadre de la politique d'exploitation de la société, sous réserve d'un certain pouvoir de discrétion dont jouit le pilote et qui lui permet de terminer son vol dans certains délais s'il le désire.

Je n'étais pas certain si vous parliez du temps de vol réel, ou du temps en service au sol en attendant le départ du vol, également. Il y a un certain temps de service en préparation pour un vol, mais c'est une chose que le service des opérations suit de très près. Nous ne croyons vraiment pas qu'il y ait un facteur de sécurité en jeu. Nous avons toujours été très fiers du facteur élevé de sécurité que nous avons maintenu à cet égard. S'il y a un vol qui vous préoccupe en particulier, j'aimerais pouvoir le vérifier avec le service des opérations après la séance et je pourrai vous donner des renseignements plus détaillés.

Mr. Nesbitt: On m'a signalé, monsieur Baldwin, et je crois que mes sources de renseignements sont exactes, que dans un cas, un pilote est parti en DC-8 de Calgary à Toronto et qu'on lui a immédiatement demandé de prendre un autre vol de Toronto à Trinidad avec escales et retour immédiat. Je crois qu'au total, cela fait entre seize et vingt heures de vol. Il me semble que si une personne est continuellement en service pour une si longue période de temps, il s'ensuit un certain facteur de danger.

Mr. Baldwin: Il faudrait que vous me donniez la date et le cas précis pour que je puisse le vérifier, car d'après le règlement de la société, cela ne devrait pas se produire. Il y aurait une période de repos obligatoire pour le pilote au cours d'un vol de ce genre.

Mr. Nesbitt: Une période de repos de quelle durée?

Mr. Baldwin: Je crois que c'est de quatre à huit heures, si je me souviens bien.

Mr. Nesbitt: Peut-être qu'on pourrait le vérifier.

Mr. Baldwin: Il s'agit d'un vol de Calgary à Toronto.

Mr. Nesbitt: J'ai cru comprendre qu'il s'agissait d'un vol de Calgary à Toronto, de Toronto aux Barbades et Trinidad, et retour.

[Text]

Mr. Baldwin: Under company rules he would not be allowed to make that flight on a nonstop basis.

Mr. Nesbitt: Perhaps this afternoon or later this morning it would be possible to get the

• 1125

terms of the contract between the pilots and the company so that we could know what they are. There has been a lot of discussion about this, and I think it would clear the air if this could be set out clearly before the Committee as to just exactly, under the present terms of the contract, how long it would be possible under the rules for any pilot to remain on duty.

Mr. Baldwin: We could give you full details on that.

Mr. Nesbitt: There has been a lot of misunderstanding. The questions were not answered in the House when they were brought up. It has caused some misapprehension, and I think if you could do that it would be very helpful.

The Chairman: Mr. Mahoney.

Mr. Mahoney: Mr. Chairman, I was doing a little exercise, comparing the operating results of Air Canada for the fiscal year with that of Northwest Orient Airlines, which seems to be a reasonably comparable operation in terms of route miles and service. Air Canada flies the Atlantic and Northwest Orient Airlines serves the Pacific. Do you compare your operations with the published results of other airlines?

Mr. Pratte: Definitely sir.

Mr. Mahoney: We have here in Northwest Orient Airlines, for its 1968 year end, operating revenues of \$416 million against Air Canada's \$388 million, and yet we end up with pretax earnings of \$95 million in the one case and \$16 million in the case of Air Canada. It would seem from a comparison of these that perhaps the great differences are involved in expense items, and this is what I would like to ask you about.

Firstly, in the category "aircraft and traffic servicing" that is shown in your Statement of Income and Retained Earnings, what is the distinction between that and maintenance?

Mr. Pratte: Concerning the first part of your remarks, sir, I do not know that the route structure of Northwest Orient Airlines is comparable with that of Air Canada. Fur-

[Interpretation]

M. Baldwin: D'après le règlement de la société il n'aurait pas le droit de faire un tel vol sans période de repos.

M. Nesbitt: Peut-être que cet après-midi ou plus tard dans la matinée ce serait possible d'avoir les termes du contrat intervenu entre les pilotes et la société. Il y a eu beaucoup de discussions à ce sujet, et ce serait une bonne chose d'exposer clairement au Comité si, aux termes du présent contrat, combien de temps un pilote pourra rester en fonction.

M. Baldwin: Nous pourrions vous fournir tous les détails à ce sujet.

M. Nesbitt: Il s'est produit des malentendus à cet égard. Ces questions ont été soulevées en Chambre et on n'y a pas répondu, ce qui a causé une certaine appréhension, et ce serait très utile si vous pouviez nous entretenir de ce sujet.

Le président: Monsieur Mahoney.

M. Mahoney: Monsieur le président, je fais un petit exercice pour comparer les résultats d'exploitation d'Air Canada et de Northwest Orient Airlines pour l'exercice fiscal, ce qui semble être une exploitation assez comparable du point de vue des passagers-milles et des services. Air Canada offre ses services sur l'Atlantique et la Northwest dans le Pacifique. Est-ce que vous comparez votre exploitation avec les résultats publiés par d'autres sociétés aériennes?

M. Pratte: Oui, définitivement.

M. Mahoney: Nous avons ici pour la Northwest Orient Airlines, à la fin de 1968, des revenus d'exploitation de \$426 millions par rapport à \$388 millions pour Air Canada, et néanmoins, dans un cas, les revenus avant les impôts sont de \$95 millions par rapport à \$16 millions pour Air Canada; il me semble que d'après cette comparaison que cette différence notable découle des dépenses, et c'est ce que je voudrais vous démontrer.

D'abord, à la rubrique «Service—appareils et trafic» qui figurent dans votre «état de revenu et des bénéfices non répartis», quelle est la distinction entre cette rubrique et l'entretien?

M. Pratte: Pour ce qui est de la première partie de vos remarques, je ne sais si on peut comparer le réseau de la Northwest et celui d'Air Canada. On me dit, par ailleurs, que la

[Texte]

thermore, I am informed that Northwest Orient Airlines is doing quite a bit of military transportation, which according to the information I have is more or less on the cost plus basis. Therefore, it makes quite a bit of difference. They fly quite a bit of freight I understand to Viet Nam, and this could account, at least in part, for the difference that you see in the figures.

Mr. Mahoney: Their charter revenues are \$41 millions, and assuming that that is all profit, that brings it down to about a \$54 million profit as opposed to your \$16 million.

Mr. Pratte: Yes, but then you have got to compare the route structure. I do not know that their route structure is similar to ours. Certainly the longer flights you have, the more money you are likely to make as compared to rather short stage landing.

Mr. Mahoney: I do not want to interrupt you if you have any more statements in general defence. Getting down to these particulars. The aircraft and traffic servicing item in your Statement of Income and Retained Earnings, would you differentiate that from maintenance for me?

Mr. Pratte: Yes. Maintenance in our statement includes all expenses, both direct and indirect, incurred in the repairing and upkeep of property and equipment. That is wages and expenses of mechanics, supervisors, planners, stores personnel, administrators, cost of materials, rentals, purchase of prepared services.

Aircraft and traffic servicing includes costs related to, first, ground personnel who control the inflight movement of aircraft; second, aircraft operational crew scheduling; third servicing of passenger traffic on the ground, subsequent to the issue of a ticket; fourth, ground and inflight handling of nonpassenger traffic; fifth, routing and servicing of aircraft, that is the cost of ramp and freight staff as well as flight control personnel.

Those are the classifications of the Air Transport Committee.

Mr. Mahoney: These seem to be two items where your costs very greatly over-run the comparable items in Northwest Orient Airlines. Your maintenance cost for the year is reported at \$70 million, compared to theirs which is \$44 million. I suppose that safety is the end result. Noone will complain, and yet

[Interprétation]

Northwest fait beaucoup de transport militaire selon une formule, d'après les renseignements que j'ai, du prix coûtant plus des honoraires fixes. Il y a donc une grande différence. Cette société transporte aussi beaucoup de marchandises au Vietnam, ce qui peut expliquer cet écart.

M. Mahoney: Leurs revenus d'avions nolisés sont de \$41 millions et si l'on prend pour acquis que se sont des bénéfices nets, leur bénéfice n'est plus que de \$54 millions par rapport à \$16 millions.

M. Pratte: Oui, mais il faut alors comparer le réseau. Je ne sais pas si le leur est semblable au nôtre. Il est évident que plus vos vols sont longs, plus vos revenus sont élevés par rapport à des escales plus courtes.

M. Mahoney: Je ne veux pas vous interrompre si vous avez d'autres arguments à présenter, mais pour revenir à ma question, est-ce que vous pourriez m'expliquer la différence, dans votre «État du revenu et des bénéfices non répartis», entre la rubrique «Services—appareils et trafic» et la rubrique «Entretien»?

M. Pratte: Dans notre État, l'entretien comprend toutes les dépenses, directes et indirectes, pour la réparation et l'entretien du matériel et de l'équipement, c'est-à-dire les salaires et les dépenses des mécaniciens, des surveillants, du personnel des entrepôts, des administrateurs, le coût du matériel, des locations et l'achat de services. La rubrique «Service—appareils et trafic» comprend les coûts qui ont trait, premièrement, au personnel au sol qui contrôle le mouvement des aéronefs, deuxièmement, l'élaboration d'un calendrier des équipages de service, troisièmement, les services pour les passagers au sol, après la vente du billet, quatrièmement, la manutention au sol et en vue des marchandises transportées, cinquièmement, l'entretien et l'affectation des aéronefs, c'est-à-dire le coût du personnel de déchargement et de manutention, de même que du personnel de contrôle des vols.

Ce sont les classifications du Comité du transport aérien.

M. Mahoney: Il y a deux postes où vos coûts semblent dépasser de beaucoup les coûts comparatifs de la Northwest. Vos frais d'entretien pour l'année se chiffrent selon le rapport, à 70 millions de dollars, comparativement aux leurs qui sont de 44 millions. Je suppose que la sécurité est ce qui en résulte à

[Text]

do they not seem to have a pretty safe record?

• 1130

The Chairman: Would you repeat your question, Mr. Mahoney?

Mr. Mahoney: I was wondering if there was any explanation for the fact that Air Canada's maintenance expense for 1968 was \$70 million, compared to Northwest Orient Airlines at \$44 million?

Mr. Pratte: I do not have an explanation. However, I do not know if we can compare the two airlines because of the route structure and difference in their operations. Certainly one item of expense would be the climate. To operate in Canada costs more than to operate down in the United States on account of the weather here.

I am not saying that the comparison which you are making is not valid, only I am not certain that it is valid.

Mr. Mahoney: I understood that you compared your results to other airlines; this was really the foundation for any such questions. Let us turn to a subject that should not be as difficult to discuss; I am speaking of sales and promotion expenses. Air Canada's expenses were \$56 million for the year; Northwest Orient Airlines were \$34 million. Do you feel that you are spending a disproportionate amount of money in public relations and advertising?

Mr. Pratte: We have, I think, a larger and more involved route structure than has Northwest Orient Airlines. You can also make comparisons with other airlines, where we stand better than they do. If we were flying only over the Atlantic, for instance, not throughout Canada or down south, then possibly our sales expenses would be lower.

Mr. Mahoney: Thank you; this is fine. I was comparing Northwest Orient Airlines with you, Mr. Pratte, because their domestic routes run parallel to yours at approximately 200 miles further south. The distinction in weather conditions between Minneapolis and Grand Forks, and among North Dakota, Winnipeg and Regina, is pretty slim. There may certainly be some distinction on the international runs where they are flying the Pacific—this I will grant you—as in the north Pacific routes to Tokyo through Alaska, compared to your routes to central Europe.

[Interpretation]

la fin. Personne ne se plaint et pourtant ils ne semblent pas avoir un bien bon dossier de sécurité.

Le président: Pourriez-vous s'il vous plaît répéter votre question, monsieur Mahoney?

M. Mahoney: Oui, je me demandais s'il y avait une explication au fait que les frais d'entretien d'Air Canada pour 1968 s'élevaient à 70 millions de dollars en comparaison de 44 millions de dollars dans le cas de *Northwest Orient Airlines*?

M. Pratte: Je n'ai pas d'explication. Cependant je ne sais pas si nous pouvons comparer les deux lignes aériennes en raison de la structure des réseaux et de la différence dans l'exploitation. Une dépense serait certainement le climat. L'exploitation au Canada coûte plus cher qu'aux États-Unis en raison du climat canadien. Je ne dis pas que la comparaison que vous faites n'est pas valable, mais je ne suis pas très sûr qu'elle le soit.

M. Mahoney: J'avais compris que vous compariez vos résultats aux autres lignes aériennes? C'était là réellement le fondement de toutes ces questions. Passons à un sujet qui ne devrait pas être aussi difficile à débattre. Je parle des frais de vente et de publicité. Êtes-vous d'avis que vous dépensez une somme hors de proportion en relations publiques et en publicité?

M. Pratte: Nous avons, je crois, un réseau plus étendu et plus complexe que celui de *Northwest Orient Airlines*. Vous pouvez aussi faire des comparaisons avec d'autres lignes aériennes vis-à-vis desquelles nous sommes en meilleure posture. Si nous ne faisons que la traversée de l'Atlantique, par exemple, sans desservir le Canada ou le Sud, il se pourrait alors que nos dépenses de publicité soient moins élevées.

M. Mahoney: Merci, c'est bien. Je comparais la Northwest avec Air Canada, monsieur Pratte, parce que leurs routes intérieures sont parallèles, à environ 200 milles au sud. La différence dans les conditions de température entre Minneapolis et Grand Forks, dans le Dakota Nord et Regina et Winnipeg est plutôt mince, n'est-ce pas? Il pourrait certainement y avoir une différence dans les routes internationales qui survolent le Pacifique, ça je vous le concède, comme dans le cas des routes du nord du Pacifique qui vont à Tokyo en passant par l'Alaska, en comparaison de vos routes vers l'Europe centrale.

[Texte]

Mr. Pratte: For instance, our sales expenses are lower than those of Eastern.

Mr. Mahoney: You are not as desperate as they are. You may get to a point of desperation with some of these items. We have been hearing a great deal lately, Mr. Pratte, about the possibility of Air Canada becoming a private enterprise operation yet we are always happy to see a Crown Corporation turn a profit. It does not seem as if its relevant performance would make it a very attractive investment for the general public.

Mr. Pratte: Certainly we have to improve, and we want to improve.

Mr. Mahoney: Thank you.

Mr. Pratte: There is no question about that. To come back to one of your comments, sir, the average stage length for Northwest Airlines was 522 miles in 1968, while Air Canada's was 488 miles.

Mr. Mahoney: It is 522 miles and 488 miles.

Mr. Pratte: It is 522 miles compared to 488 miles; that would make a difference.

The Chairman: Does that answer your question, Mr. Mahoney? Mr. Schreyer.

Mr. Schreyer: Mr. Chairman, I address my question to Mr. Pratte or Mr. Baldwin. The first question is: what is the nature of Air Canada's financial planning, its planning for the expansion of its plant facilities? Over how long a period into the future does the Corporation project its plans?

The Chairman: Would you approach your microphone, Mr. Schreyer?

Mr. Schreyer: Yes, I have a voice problem; I am sorry, Mr. Chairman.

Mr. Pratte: In respect to financial planning, we have a five-year plan and we expect to have a return of 10 per cent on invested capital.

Mr. Schreyer: In the drawing up of your plans for expanding the fleet of Air Canada and for expanding the plant facilities, how long a period into the future does the Corporation project its plans?

Mr. Pratte: I do not know about the past. I know that at the present time we have a five-year plan.

[Interprétation]

M. Pratte: Par exemple, nos dépenses de publicité sont moins élevées que celles d'Eastern.

M. Mahoney: Certaines de ces questions peuvent mener au désespoir. On a beaucoup parlé ces derniers temps de la possibilité qu'Air Canada devienne une entreprise privée, mais nous sommes toujours heureux de voir une société de la Couronne réaliser un profit. Il ne semble pas que cette réalisation pertinente puisse en faire un investissement très attrayant pour le grand public.

M. Pratte: Évidemment, nous devons nous améliorer et nous voulons nous améliorer.

M. Mahoney: Merci.

M. Pratte: Cette question ne se pose pas. Je reviens à vos observations, monsieur. Dans le cas de Northwest Airlines l'étape moyenne a été de 522 milles alors qu'elle a été de 488 milles pour Air Canada.

M. Mahoney: 522 milles et 488 milles.

M. Pratte: C'est 522 milles comparé à 488 milles, cela fait une différence.

Le président: Est-ce que cela répond à vos questions, M. Mahoney? Monsieur Schreyer maintenant.

M. Schreyer: Monsieur le président, je pose mes questions à M. Pratte ou à M. Baldwin. Ma première question: quelle est la nature de la planification financière d'Air Canada, de sa planification pour l'expansion de ses aménagements d'usine. Jusqu'où dans l'avenir la Société étend-elle ses perspectives?

Le président: Monsieur Schreyer, voulez-vous rapprocher le micro s'il vous plaît?

M. Schreyer: Oui, j'ai des problèmes avec ma voix, je m'excuse, monsieur le président.

M. Pratte: En ce qui concerne la planification financière nous avons un plan quinquennal et nous nous attendons au cours de 5 ans d'avoir un bénéfice de 10 p. 100 sur les immobilisations.

M. Schreyer: Dans la rédaction de vos plans, pour l'expansion de la flotte d'Air Canada et pour l'expansion de son exploitation, de son immobilisation, jusqu'à quand dans l'avenir est-ce que vous avez des perspectives?

M. Pratte: Je ne sais pas ce qui a été fait dans le passé. Je sais qu'en ce moment nous avons un plan de cinq ans.

[Text]

Mr. Schreyer: Is it customary for Air Canada to submit its long-term plans to the Cabinet for their comments or information?

Mr. Pratte: I do not know what took place in the past because I have been in this job since December 15 only. I therefore, cannot say whether or not it is customary.

Mr. Schreyer: May I ask Mr. Baldwin, since he was with DOT?

Mr. Baldwin: Yes, the capital budget is submitted for Cabinet approval or Order in Council approval, Mr. Schreyer; it is normal at the time that the capital budget is submitted to the government for consideration of a specific year, to give them what we call a five-year projection. All you can call it is a projection because plans are changing so rapidly in the aviation world.

Mr. Schreyer: Thank you. With specific reference to the expansion of maintenance and overhaul facilities at Dorval, would it be correct to say that Air Canada's proposed expenditures for this purpose over the next five-year period is in the order of \$25 million?

Mr. Baldwin: At Dorval?

Mr. Schreyer: Yes.

Mr. Baldwin: It depends on whether you are talking about total expenditures for all purposes or whether you are talking only about maintenance base expenditures; there is a wide variety of expenditures involved. There is the line hangars, the maintenance base, and other operational expenditures on the airport, relating to warehousing stores, offices and so on. Would you be referring particularly to what we call the maintenance base, Mr. Schreyer?

Mr. Schreyer: I would like both figures, however, for the moment I would be satisfied with information concerning the capital cost of the construction of the maintenance hangar and other allied facilities.

Mr. Baldwin: A series of line maintenance hangars are planned across the system; these are line maintenance not a maintenance base; I must make that distinction. So far in the

[Interpretation]

M. Schreyer: Est-ce qu'il est habituel qu'Air Canada soumette ses plans à long terme au cabinet pour observations et renseignements?

M. Pratte: Je ne sais pas ce qui s'est produit dans le passé parce que j'occupe mon poste depuis le 15 décembre seulement; c'est pourquoi je ne puis dire si c'est la coutume ou non.

M. Schreyer: Puis-je le demander à monsieur Baldwin, étant donné qu'il appartenait au Ministère des Transports?

M. Baldwin: C'est normal oui. Le budget des immobilisations est présenté pour l'approbation du Cabinet ou une approbation par arrêté ministériel, M. Schreyer, c'est normal qu'au moment où le budget en immobilisation est présenté au gouvernement pour l'étude d'une année particulière, que nous lui donnions ce que nous appelons une projection de cinq ans. Il ne s'agit que de projection car les plans changent tellement rapidement, comme vous le savez que c'est tout simplement une prévision.

M. Schreyer: Merci. Maintenant pour parler plus précisément de l'expansion des installations d'entretien à Dorval, est-ce qu'il serait juste de dire que les dépenses prévues par Air Canada, à cette fin, au cours de la prochaine période de cinq ans, seraient de l'ordre de 25 millions de dollars?

M. Baldwin: A Dorval?

M. Schreyer: Oui.

M. Baldwin: Cela dépend si vous parlez du total des dépenses ou si vous parlez tout simplement pour la dépense globale d'entretien de la base. Car il y a toutes sortes de dépenses prévues. Il y a les hangars et ensuite il y a d'autres dépenses d'exploitation relatives à l'entreposage, aux bureaux, etc. Et alors est-ce que vous parlez plus précisément de ce que nous appelons la base d'entretien?

M. Schreyer: J'aimerais avoir les deux chiffres, mais pour le moment je me contenterais de renseignements ayant trait aux frais d'immobilisation pour la construction et l'entretien du hangar d'entretien et des services connexes.

M. Baldwin: Oui, il y a toute une série de hangars d'entretien que l'on prévoit à travers le réseau, mais il s'agit de hangars secondaires. Jusque-là, dans le programme de 5 ans,

[Texte]

five-year plan, this includes expenditures at Toronto, Montreal and if I remember correctly, at Vancouver as well. In due course, Winnipeg will also have line maintenance hangars. These are different from a maintenance base.

This 1969 capital budgets, however, also includes data relating to the maintenance base itself; it is designed to provide for expansion of facilities centering upon the new, what we call, large bodied aircraft which include the Boeing 747 and the Lockheed 1011. The amount that is included for specific expenditures this year is basically a planning item. Arising out of this planning this figure may vary by the time we complete the 1970 base. However, the amount that is involved apart from that—we are talking now about forecasting over the next five years—is in the nature of \$30 million.

Mr. Schreyer: Perhaps the more convenient way to get some of these details would be to file an order for return. But I do have an order for return here already filed, which indicates that for purposes of construction of a line maintenance hangar at Dorval, you are budgetting for \$21,800,000.

Mr. Baldwin: Was that in the original capital budget which was submitted in December and approved in February? This has already been subject to some restudy, Mr. Schreyer; I could not at this stage give you a final figure, because subsequent to the presentation of this information, the government announced the selection of a new site for a second airport at Montreal. I understand that a timetable is now being worked out for construction of that airport.

We must, in turn, restudy internally within the company, the exact expenditures for line maintenance work, between the present Dorval Airport and the new airport. Some of it may go into the new airport. We will have to provide line maintenance facilities at one or the other, as well as at Vancouver, Winnipeg and Toronto.

Mr. Schreyer: Mr. Chairman, that last answer leads to my next question. Does Air Canada foresee the necessity of building maintenance hangars and an overhaul base at Ste. Scholastique, the new airport?

• 1140

Mr. Baldwin: Almost certainly some line maintenance facilities will be required, but in terms of a maintenance base of the type to which I think you are referring, as now exists at Dorval, the answer would be no. We would continue to rely on the Dorval maintenance base.

[Interprétation]

cela comprend les dépenses à Toronto, à Montréal et, si je me souviens bien, à Vancouver aussi. Winnipeg aussi aura en temps et lieu des hangars d'entretien. C'est tout à fait différent d'une base d'entretien.

Le budget d'immobilisation pour 1969 comporte aussi des données relatives à la base d'entretien elle-même; on veut étendre les installations autour des nouveaux aéronefs géants comme le Boeing 747 et le Lockheed 1011. La somme qui est prévue comme dépense cette année est surtout pour la planification. Et à la suite de la planification le total pourrait fort bien être différent jusqu'à ce qu'on en arrive en 1970. Mais le montant qui est en cause, nous parlons de prévisions pour les cinq ans à venir, est de l'ordre de \$30 millions de dollars.

M. Schreyer: La meilleure façon d'obtenir ces détails serait de présenter un décret de dépôt de documents. Mais j'ai ici un ordre de dépôt de documents qui indique que pour la construction d'un hanger d'entretien de la ligne à Dorval, vous prévoyez \$21,800,000.

M. Baldwin: Est-ce que cela était compris dans le budget original qui a été présenté en décembre et approuvé en février? Cela a déjà été réétudié, monsieur Schreyer; je ne saurais vous donner le chiffre final car après avoir présenté ces renseignements le gouvernement a annoncé maintenant qu'il a choisi un autre site pour un deuxième aéroport à Montréal. Si j'ai bien compris, on organise le programme en fonction de la construction de cet aéroport.

Par conséquent, à notre tour, il nous faut réétudier les dépenses pour l'entretien de la ligne, pour l'aéroport actuel de Dorval et le nouvel aéroport. Il nous faudra nécessairement assurer les dépenses à ces endroits, ainsi qu'à Vancouver, Winnipeg et Toronto.

M. Schreyer: La dernière réponse m'amène naturellement à poser une autre question. Est-ce qu'Air Canada prévoit le besoin de construire les hangars d'entretien à Sainte-Scholastique, le nouveau site de l'aéroport.

M. Baldwin: Il y aura probablement un service d'entretien, mais si vous parlez d'un centre d'entretien comme il en existe à Dorval, la réponse est négative. Nous continuerons à compter sur le service d'entretien de Dorval.

[Text]

Mr. Schreyer: And the intention would be to ferry all aircraft to Dorval?

Mr. Baldwin: They would not have to be ferried. Our operational planners have looked at this rather carefully. If you are talking of a plan, we think that our scheduling of aircraft in relation to the joint use of the two airports will mean that at some point in time every aircraft will land on a regular scheduled mission at Dorval, the present airport. This can be fitted in with the basic major maintenance requirements, so that we would not normally expect any special ferrying requirement.

Mr. Schreyer: Therefore, you will be scheduling aircraft flights in such a way that when it is about time for a major overhaul...

Mr. Baldwin: Yes, we will try to work them through because virtually every aircraft at some time has to move through Montreal.

Mr. Allmand: May I ask a supplementary?

The Chairman: I think Mr. Schreyer is almost at the end of his questioning.

Mr. Schreyer: No; nowhere near it, Mr. Chairman.

Mr. Allmand: Will the jumbo jets and the supersonic aircraft be able to go into Dorval? Will the airport be able to take them?

Mr. Baldwin: The airport will handle both. It is too early to say what the operational plan for the supersonics will be, but the jumbo jets, yes; in fact, they will have to use the present Montreal airport because we will have them in service before the new airport is built.

Mr. Allmand: So you will service the supersonics and the jumbos at the main maintenance terminal in Dorval?

Mr. Baldwin: In terms of major overhaul and major maintenance, yes.

Mr. Schreyer: I want to be clear on that supplementary. Both the jumbos and the SST's will be brought into Dorval for major overhaul?

Mr. Baldwin: It is really too early to answer on the SST's on the operational plan, because the test flying program has not gone far enough for us to know quite how these are going to be operated. But present company planning centres on major maintenance

[Interpretation]

M. Schreyer: Vous avez donc l'intention de transporter tous les avions jusqu'à Dorval?

M. Baldwin: Il ne faudra pas les transporter. Ceux qui ont projeté les plans d'exploitation ont étudié attentivement cette question. Si vous parlez de projets, nous pensons que notre plan d'action des aéronefs en ce qui concerne l'usage des deux aéroports signifiera qu'à un moment donné, chaque aéronef atterrira à l'aérogare actuelle de Dorval. Ainsi cela pourra répondre à nos besoins d'entretien les plus importants de sorte qu'il ne nous faudra pas du matériel spécial de transport.

M. Schreyer: Alors, il nous faudra fixer les vols de sorte que lorsque vient le moment d'un examen important...

M. Baldwin: Nous essaierons de le faire car chaque aéronef à un moment donné, doit survoler Montréal.

M. Allmand: Puis-je poser une autre question?

Le président: Je crois que M. Schreyer a presque terminé ces questions.

M. Schreyer: Non, monsieur le président. Je suis loin d'avoir fini.

M. Allmand: Les avions à réaction géants et les supersoniques pourront-ils aller à Dorval? L'aéroport pourra-t-il les recevoir?

M. Baldwin: L'aéroport pourra recevoir les deux genres d'aéronefs. Il est trop tôt pour parler de notre plan d'exploitation des avions supersoniques mais nous pouvons parler des avions à réaction géants. De fait, les réactés géants devront nécessairement se servir de l'aéroport actuel de Montréal, car nous les aurons avant que le nouvel aéroport ne soit construit.

M. Allmand: Donc, vous veillerez à l'entretien des avions supersoniques et des réactés géants au centre principal de Dorval?

M. Baldwin: Pour ce qui est des réparations majeures, et des services d'entretien les plus importants, oui.

M. Schreyer: Je veux bien expliciter ma question. Les réactés géants et les SST viendront à Dorval pour les réparations les plus importantes?

M. Baldwin: Il est très tôt pour parler de notre plan d'exécution quant aux SST, car le programme de vols d'essai n'est pas encore assez poussé pour bien connaître le fonctionnement de ces appareils. Mais, à l'heure actuelle, les centres de planification pour la

[Texte]

taking place at the existing airport at Montreal.

Mr. Schreyer: Can you say, roughly, what the expenditure of Air Canada will be to provide the kind of maintenance facilities which you will need at the new airport?

Mr. Baldwin: It depends on what period of time one is looking at.

Mr. Schreyer: Let us say the first five years after the airport becomes operational?

Mr. Baldwin: At Ste Scholastique?

Mr. Schreyer: Yes.

Mr. Baldwin: No, we do not have a firm answer yet. This is still under study by the maintenance people. But we would probably have to provide some line maintenance hangar facilities.

Mr. Schreyer: You cannot hazard a rough approximation?

Mr. Baldwin: Not at this stage.

Mr. Schreyer: Mr. Chairman, if I may, I would like to ask a few questions about operations.

The Chairman: We are still on financing, Mr. Schreyer. You could always come back to this.

Mr. Schreyer: This is on finance. I might ask this of Mr. Pratte. Does Air Canada take delivery of all its new aircraft at Montreal?

Mr. Pratte: Yes, we do, sir.

Mr. Schreyer: Does Air Canada pay a sales tax to the province on all such deliveries?

Mr. Pratte: We pay sales tax.

Mr. Schreyer: And there is an 8 per cent sales tax on all new aircraft delivered in Montreal?

Mr. Pratte: Yes, that is right.

Mr. Schreyer: Are you in a position to know if Canadian Pacific Airlines takes possession of its aircraft in a province in which a sales tax is payable?

Mr. Pratte: I do not know.

Mr. Schreyer: Do you think it is possible that Canadian Pacific, although its headquarters are in British Columbia, takes possession of its aircraft in Alberta?

[Interprétation]

plus grande partie de l'entretien se situent à l'aéroport de Dorval.

M. Schreyer: Pourriez-vous nous dire, de façon générale, quelles seraient les dépenses d'Air Canada pour assurer ce genre d'entretien au nouvel aéroport?

M. Baldwin: Cela dépend de la période de temps que l'on considère.

M. Schreyer: Disons, les cinq premières années après l'ouverture de l'aéroport?

M. Baldwin: De Sainte-Scholastique?

M. Schreyer: Oui.

M. Baldwin: Nous n'avons pas encore une réponse définitive à ce sujet. Les gens qui s'occupent de l'entretien étudient encore cette question. Nous devrions probablement prendre certaines dispositions pour certains services d'entretien.

M. Schreyer: Ne pourriez-vous pas donner une réponse approximative?

M. Baldwin: Pas à ce moment-ci, non.

M. Schreyer: Monsieur le président, si vous me le permettez, j'aimerais bien poser quelques questions au sujet de l'exploitation.

Le président: Nous traitons toujours des finances, monsieur Schreyer. Vous pourrez toujours y revenir.

M. Schreyer: Oui, il s'agit des finances. J'aimerais poser la question à M. Pratte. Air Canada reçoit-il tous les nouveaux aéronefs à Montréal?

M. Pratte: Oui, monsieur.

M. Schreyer: Air Canada paie-t-il une taxe de vente à la province pour l'achat de ces aéronefs?

M. Pratte: Oui, nous payons la taxe de vente.

M. Schreyer: Êtes-vous en mesure de savoir de 8 p. 100 pour tous les nouveaux aéronefs qui sont livrés à Montréal?

M. Pratte: Oui, c'est exact.

M. Schreyer: Il s'agit d'une taxe de vente si le Pacific Canadien reçoit ses aéronefs dans une province où il y a une taxe de vente?

M. Pratte: Je ne le sais pas.

M. Schreyer: Est-il possible que le Pacific Canadien, qui a son siège social en Colombie-Britannique prenne possession de ses aéronefs en Alberta?

[Text]

Mr. Pratte: I do not know.

Mr. Schreyer: Does Air Canada pay a communications tax of any kind in the provinces of Ontario, Manitoba and Quebec?

Mr. Pratte: You mean a tax on telephone calls?

Mr. Schreyer: Yes.

Mr. Pratte: Yes, we do.

Mr. Schreyer: In all of the provinces?

Mr. Pratte: All provinces where there is such a tax. We pay the same taxes as does any private enterprise.

• 1145

Mr. Schreyer: Does Air Canada pay landing fees of any kind to any provincial government?

Mr. Pratte: No, not to provincial governments. We pay landing fees to the federal government. They are quite substantial.

Mr. Schreyer: I would also like to know why there is such a differential in the lease price that is paid by Air Canada for space in Montreal, Toronto and Winnipeg. It would require going into detail, but we have been given information to the effect that there is a substantial differential in the lease price paid by Air Canada for office space in Montreal, Toronto and Winnipeg. How do you account for this?

Mr. Pratte: Do you mean office space in the terminal?

Mr. Schreyer: No; downtown office space.

Mr. Pratte: I think that depends on the economic conditions in each city. The prices that one has to pay in Toronto may not be the prices that we would have to pay in Ottawa, or *vice versa*. We are just trying to make the best possible deal in every location where we have to establish an office.

Mr. Osler: Mr. Chairman, may I ask a supplementary? I am in no way being critical of the present management, because this pre-dates them, but as a Winnipegger it seems to me very questionable that Air Canada should move out of what I think is called the Canada Building on Donald Street. They have considerable space there for their accounting branch. The general public does not go there. They have moved into the new Richardson Building where space will be at a premium.

Incidentally, I have no axe to grind, and

[Interpretation]

M. Pratte: Je ne le sais pas.

M. Schreyer: Air Canada paie-t-il une taxe quelconque sur les communications en Ontario, au Manitoba et au Québec?

M. Pratte: Vous parlez de la taxe sur les appels téléphoniques?

M. Schreyer: Oui.

M. Pratte: Oui, nous la payons.

M. Schreyer: Dans toutes les provinces?

M. Pratte: Dans toutes les provinces où il y a une telle taxe. Nous payons exactement les mêmes taxes que les entreprises privées.

M. Schreyer: Air Canada paie-t-il des droits d'atterrissage aux gouvernements provinciaux?

M. Pratte: Non. Pas aux gouvernements provinciaux mais, nous en payons au gouvernement fédéral. Ils sont très élevés.

M. Schreyer: J'aimerais aussi savoir pourquoi il y a une si grande différence entre le prix du bail payé par Air Canada à Montréal, à Toronto et à Winnipeg. Il faudrait donner certains détails, mais on nous a donné des renseignements qui indiquent qu'il y a une forte différence entre le bail payé par Air Canada pour ses bureaux à Montréal, à Toronto et à Winnipeg. Comment pouvez-vous expliquer cela?

M. Pratte: Est-ce que vous parlez des bureaux à l'aéroport?

M. Schreyer: Non, des bureaux au centre-ville.

M. Pratte: Je crois que cela dépend des conditions économiques de chaque ville. Le prix à payer à Toronto n'est peut-être pas le même à Ottawa, ou vice-versa. Nous essayons simplement d'obtenir les meilleures conditions possibles dans chaque localité où il nous faut avoir des bureaux.

M. Osler: Monsieur le président, puis-je poser une question supplémentaire? Je ne veux pas critiquer la direction actuelle car cela s'est produit auparavant. A titre de citoyen de Winnipeg, il me semble plutôt curieux qu'Air Canada ait dû déménager du Canada Building de la rue Donald. Ils avaient sûrement assez d'espace pour leur bureau de comptabilité. Le public ne se rend pas là-bas. Ils ont dû aller au nouvel édifice Richardson où les prix sont plus élevés. Pendant que j'y pense, je ne critique pas M. Richardson. Le

[Texte]

the deal was made long before Mr. Richardson ever got into politics. It was a straight business decision. But why you would go from approximately \$3 to probably \$6 or \$6.50 a foot for an accounting department which does not deal with the general public?

Mr. Pratte: I have been advised that there was no space available for expansion in the building we were occupying and that we needed more space both for the accounting department and for the reserve tube system. I have reviewed the file dealing with this matter, although the decision was taken long before Mr. Baldwin and I took office, and I can assure you that the rent in the Richardson building is lower than that in other with comparable space in Winnipeg.

Mr. Osler: There is no comparable space in Winnipeg. My question is why you really require that type of space. All one can do is make one's point. It has nothing to do with the present management.

The Chairman: Mr. Schreyer?

Mr. Schreyer: Mr. Osler has raised the point and I would like to pursue it a little further and ask specifically what was the percentage increase in the lease price to Air Canada in moving these offices from the Donald Street building to the Richardson Building?

Mr. Pratte: In other words, how much more as a percentage do we pay?

Mr. Schreyer: Yes; or give us the two rates.

Mr. Pratte: I ask your permission not to divulge the actual rates. This is a contract between two parties, and it could be a nuisance to us when we have to negotiate with others in other cities.

Mr. Schreyer: All right; give us the percentage increase.

Mr. Pratte: May I have a moment, please?

Mr. Schreyer: Yes.

• 1150

The Chairman: Mr. Schreyer, perhaps you could ask another question. They will find the answer for you and give it later on.

Mr. Pratte: Could I give you the answer a little later?

Mr. Schreyer: That will be fine. Could I ask whether Air Canada pays its employees at

[Interprétation]

contrat fut conclu bien avant que M. Richardson fasse de la politique. Je crois que ce fut purement une décision commerciale. Mais, pourquoi verseriez-vous pour un bureau de comptabilité qui ne touche pas le public une somme non pas de \$3, mais bien de \$6 ou \$6.50 le pied carré?

M. Pratte: On m'a dit qu'il n'y avait pas d'espace disponible pour l'agrandissement dans l'édifice que nous occupions. Nous avons besoin de plus d'espace pour le bureau de comptabilité ainsi que pour le système de réservation par tube pneumatique. J'ai revu le dossier à ce sujet, même si la décision a été prise bien avant que M. Baldwin et moi-même entrions en fonction, je puis vous assurer que le loyer de l'édifice Richardson est moins élevé que n'importe quel autre édifice similaire de Winnipeg.

M. Osler: Il n'y en a pas d'édifice similaire à Winnipeg. Je me demande pourquoi vous aviez besoin de cet espace. Tout ce qu'on peut faire c'est de faire valoir ses idées. Cela n'a rien à voir avec la direction actuelle.

Le président: Monsieur Schreyer?

M. Schreyer: M. Osler a posé la question et j'aimerais bien poursuivre un peu plus maintenant en demandant précisément quel était le pourcentage d'augmentation du bail d'Air Canada, lorsqu'il est passé de l'édifice de la rue Donald à l'édifice Richardson.

M. Pratte: Autrement dit, quelle pourcentage supplémentaire payons-nous?

M. Schreyer: Oui.

M. Pratte: Je demande la permission de ne pas divulguer les taux réels, il s'agit d'un contrat entre deux parties; cela pourrait peut-être nous nuire s'il fallait négocier avec d'autres parties dans d'autres villes.

M. Schreyer: Très bien, alors, donnez-nous le pourcentage d'augmentation?

M. Pratte: Me donnez-vous une minute, s'il vous plaît?

M. Schreyer: Oui.

Le président: Monsieur Schreyer, vous pourriez peut-être poser une autre question pendant qu'on cherche la réponse à celle-ci.

M. Pratte: Est-ce que je pourrais vous donner la réponse un peu plus tard?

M. Schreyer: Très bien, est-ce que je pourrais maintenant vous demander si Air Canada

[Text]

every terminal in Canada a travelling expense allowance?

Mr. Pratte: What do you mean by an expense allowance?

Mr. Schreyer: Does Air Canada pay an amount that is specifically described as a travelling allowance to its employees at every terminal in Canada, or only some?

Mr. Pratte: We certainly pay some travelling allowances at some airports.

Mr. Schreyer: Which airports?

Mr. Pratte: I think we pay that in Toronto, we do in Montreal, and we will check about the others. I know in respect of those two we pay something.

Mr. Schreyer: Could you give us in round figures the cost to Air Canada of paying such special transportation costs for each of the airports where it is in effect?

Mr. Pratte: Could we table that?

Mr. Schreyer: Yes, that could also be tabled.

My next question, Mr. Chairman, has to do with the sale by Air Canada of its maintenance base in Winnipeg to Northwest Industries Ltd. We were provided with a news release about six weeks ago indicating that the sale was taking place. We have not heard any of the details. I am not asking for details, Mr. Pratte, but could you indicate to us what the sale price is and other highlights of the transaction?

Mr. Pratte: I am afraid, sir, that I cannot give you the sale price because we have been asked by Northwest Industries not to reveal the details of the transaction, but I can tell you that whatever assets are going to be sold will be sold at no loss to Air Canada.

Mr. Orlikow: Is it a better deal than you made with Transair when you sold...

The Chairman: Order please, one at a time.

Mr. Pratte: Where we sold the aircraft for \$1?

Mr. Orlikow: Yes.

Mr. Pratte: Yes, it is.

Mr. Orlikow: Much better?

[Interprétation]

donne à ses employés, à chaque terminus, au Canada, une allocation de déplacement?

M. Pratte: Qu'est-ce que vous entendez par allocation de déplacement?

M. Schreyer: Est-ce qu'Air Canada paye une somme qui est prévue expressément pour le déplacement? Est-ce qu'Air Canada paye cela à tous ses employés à chaque terminus ou à certains employés seulement?

M. Pratte: Nous payons certainement des allocations de déplacement à certains aéroports.

M. Schreyer: Lesquels?

M. Pratte: Je crois que nous les payons à Toronto, à Montréal, et nous allons vérifié pour ce qui est des autres. Mais pour ces deux-là je suis certain.

M. Schreyer: Est-ce que vous pourriez nous dire, ce que ça coûte à Air Canada pour assumer les frais de transport spéciaux pour chacun des aéroports où cela est en vigueur?

M. Pratte: Est-ce que nous pourrions le déposer?

M. Schreyer: Certainement.

Ma prochaine question, monsieur le président, à trait à la vente par Air Canada, de sa base d'entretien de Winnipeg, à la Northwest Industries Ltd. On nous avait fourni un communiqué, il y a environ six semaines, nous indiquant que la vente devait avoir lieu, mais nous n'avons pas eu d'autres détails. Je ne demande pas de détails monsieur Pratte, mais est-ce que vous pourriez nous dire quel était le prix de vente et nous faire part des autres faits saillants de la transaction?

M. Pratte: Je regrette, monsieur, je ne pourrais vous donner le prix de vente, étant donné que la Northwest Industries Ltd. nous a demandé de ne pas révéler les détails de la transaction. Je puis toutefois vous assurer que la vente de ces biens ne constituera pas une perte pour Air Canada.

M. Orlikow: Avez-vous fait une meilleure affaire qu'avec Transair lorsque vous avez vendu...

Le président: Un peu d'ordre, s'il vous plaît, un à la fois.

M. Pratte: Là où nous avons vendu l'avion pour \$1.00?

M. Orlikow: Oui.

M. Pratte: Oui, certainement.

M. Orlikow: Bien meilleure?

[Texte]

Mr. Schreyer: Mr. Pratte, are you saying that you are not at liberty to give us information now or that you are not at liberty to divulge this information at any time?

Mr. Pratte: I am not at liberty to divulge information, certainly now, because I have committed myself to Northwest Industries not to reveal the details of the transaction—and certainly price is an important detail.

Mr. Schreyer: Until a certain time, I take it?

Mr. Pratte: No, there is no time limit. I suppose that I will have to go back to them and ask whether they would be willing that I reveal the information.

Mr. Schreyer: I can appreciate your position but is that a tenable one for a Crown corporation—to make a deal or a transaction and then not reveal the information to the public? How are we to assure ourselves and the public that it has been a bona fide deal in the public interest?

Mr. Pratte: Well, I suppose you could argue that, sir. But we were in the position where we thought the deal had to be made, it was in the interest of Air Canda to dispose of the base on the terms that we did dispose of it, and we were asked not to reveal that type of information to the public without their consent.

Mr. Schreyer: Did you call for tenders or bids on the sale of this facility?

Mr. Pratte: Yes, we did, sir.

Mr. Schreyer: And how many bids were received?

Mr. Pratte: I understand two major bids were received.

Mr. Schreyer: Can you assure us that the differential was substantial?

Mr. Pratte: Well, in the opinion of all concerned I think there was no question that Northwest Industries submitted a better bid, and one of the factors that was considered was the treatment that the employees would receive following the transfer of the base.

Mr. Schreyer: Mr. Chairman, I do not want to impose on the time allotted to each member.

[Interprétation]

M. Schreyer: Monsieur Pratte, est-ce que vous nous dites que vous ne pouvez pas nous donner ces renseignements maintenant ou que vous ne pourrez dévoiler ces renseignements en aucun temps?

M. Pratte: Je ne peux certainement pas dévoiler ceci à l'heure actuelle, car je me suis engagé auprès de la Northwest Industries et je ne peux pas fournir de détails; et je crois que le prix est un détail important.

M. Schreyer: Jusqu'à un certain moment, je présume.

M. Pratte: Non, il n'y a pas de limite de temps et j'imagine qu'il faudrait que je m'adresse à la Northwest Industries pour savoir s'ils veulent que je donne ce renseignement.

M. Schreyer: Je comprends très bien votre situation, mais est-ce une situation tenable pour une société de la Couronne de s'engager dans une transaction et ensuite ne pas révéler au public les détails de la transaction. Comment pouvons-nous nous assurer et assurer le public que l'affaire a été faite en bonne et due forme et dans l'intérêt du bien commun?

M. Pratte: Je suppose que vous pouvez en discuter mais nous étions dans une situation telle qu'il fallait nécessairement faire la transaction; il était dans l'intérêt d'Air Canada de vendre la base. Nous l'avons fait et on nous a demandé de ne pas révéler les renseignements sans le consentement de la Northwest Industries.

M. Schreyer: Avez-vous provoqué des offres ou des soumissions à la vente de cette base?

M. Pratte: Oui, monsieur, nous l'avons fait.

M. Schreyer: Et combien de soumissions avez-vous reçues?

M. Pratte: Je crois que nous avons reçu deux soumissions.

M. Schreyer: Pouvez-vous nous assurer que la différence était substantielle?

M. Pratte: Selon l'avis de tous les intéressés, la Northwest Industries a présenté la meilleure soumission. Un des facteurs dont on a tenu compte, était le traitement que les employés recevraient à la suite du transfert de la base.

M. Schreyer: Monsieur le président, je ne veux pas dépasser le temps alloué à chaque membre.

[Text]

The Chairman: Mr. Schreyer, you know there is a limit of 10 minutes to each member to put questions. You have already gone about 20 minutes. If you do not mind I will put you on the second round for later on.

Mr. Schreyer: I have one more question for now.

The Chairman: All right.

Mr. Schreyer: Since some of the other major airlines in the world maintain subsidiary operations—for example, Air France operates Air Inter, BOAC operates BEA as a subsidiary...

Mr. Pratte: BOAC and BEA are two separate corporations.

Mr. Schreyer: All right, but my initial example still stands. Could Air Canada, like Air France, not have contemplated the idea of establishing a subsidiary operation for the purpose of retaining the operation of the Winnipeg overhaul facility and do custom work for other air carriers and so on?

Mr. Pratte: I am afraid, sir, that I cannot answer the question. When I was appointed and when Mr. Baldwin was appointed the decision to move the Winnipeg base to Montreal had already been taken and all these items had already been discussed.

Mr. Schreyer: Thank you. Mr. Chairman, would you put me back on the list for the second round?

The Chairman: Fine.
Mr. Horner is next.

Mr. Horner: Mr. Pratte, following up what Mr. Mahoney had to say about a comparison of your airline with Northwest Airlines, or any other airline, do you think that comparing a private corporation with a Crown corporation is, in itself, a guideline by which the public should really judge a Crown corporation by?

Mr. Pratte: No, I have no objection to that provided that the two airlines are comparable and provided allowance is made for certain things that are peculiar to the Crown corporation.

Mr. Horner: To follow up your reply, would you not think that the second major air carrier should be granted more landing rights within Canada so that we could judge wheth-

[Interprétation]

Le président: Monsieur Schreyer, vous savez qu'il y a une limite de 10 minutes pour chaque député et vous avez déjà pris 20 minutes. Si vous n'avez pas d'objection, je vais vous inscrire sur la liste pour la deuxième série de questions.

M. Schreyer: Il me reste une question pour le moment, si vous me le permettez.

Le président: Très bien, allez-y.

M. Schreyer: Certaines autres lignes aériennes principales dans le monde ont des filiales, par exemple, Interair est une filiale d'Air France et BEA, une filiale de BOAC.

M. Pratte: Non, je m'excuse. BOAC et BEA sont deux sociétés différentes.

M. Schreyer: D'accord, mais mon exemple initial tient toujours. Est-ce que Air Canada alors n'aurait pas pu, comme Air France, songé à l'idée d'établir une filiale afin de retenir justement l'exploitation de la base d'entretien de Winnipeg et en même temps faire des travaux exécutés sur commande pour d'autres transporteurs aériens?

M. Pratte: Je regrette, je ne puis répondre à cette question, monsieur. Quand M. Baldwin et moi avons été nommés, la décision de déplacer la base de Winnipeg à Montréal avait déjà été prise et toutes ces questions avaient déjà été discutées.

M. Schreyer: Merci, monsieur le président. Inscrivez-moi sur la liste pour la deuxième série de questions.

Le président: Monsieur Horner.

M. Horner: Monsieur Pratte, pour faire suite à ce que M. Mahoney a dit, au sujet d'une comparaison de votre ligne aérienne avec la Northwest Airlines ou avec toute autre ligne aérienne, croyez-vous que le fait de comparer une entreprise privée avec une société de la Couronne sert de référence au moyen de laquelle, le public pourrait juger une société de la Couronne?

M. Pratte: Je n'ai pas d'objections, à condition que les deux lignes aériennes soient comparables et que les allocations soient données pour certaines choses particulières à une société de la Couronne.

M. Horner: Pour faire suite à votre réponse, ne croyez-vous pas que le deuxième transporteur principal devrait se voir accorder plus de droits d'atterrissage à l'intérieur

[Texte]

er or not you are operating as efficiently as you should?

Mr. Pratte: I think it would be a very expensive way of establishing whether or not we are efficient, sir.

Mr. Horner: We have a great deal of trouble in determining whether a Crown corporation really is operating as efficiently as it should. Some of them do and some of them do not, in my own estimation. I note, for example, in the past 10 years your passengers carried have exactly doubled but, on the other hand, your available seat miles has more than tripled, your revenue passenger miles have just about tripled, so I am tempted to conclude that actually you may not really be getting the amount of passengers that you should, particularly in light of the monopolistic situation that you have enjoyed in Canada.

Mr. Pratte: Could I ask Mr. Baldwin to reply to that?

The Chairman: Mr. Baldwin.

Mr. Baldwin: I would prefer to interpret that, Mr. Horner—again, speaking as a newcomer—in this way. I think in all probability the airline was operating at too high a load factor in some of those earlier years to give the degree of efficient service to the public that, in terms of demand, was desirable—there were periods of aircraft shortages and so on—and we are not getting to the stage where we consider that the load factor on the average is about what you need to achieve to give good over-all service to a passenger when he asks for a reservation. If your load factor is too high you are turning down too many passengers who cannot get space and, therefore, I would have expected space available to go up faster than passengers carried.

Mr. Horner: Do you think then that 58 per cent is an optimal load factor?

Mr. Baldwin: 60 to 65 per cent is a good target to shoot at.

Mr. Horner: In looking back over the past 10 years, only two or three times have you been above that—you have been up to 66 per cent. So I cannot really see where your load factor could have been that much too high. If

• 1200

you think 60 to 65 per cent is a good target to shoot at, you have only been up to 66 per cent—you have not been very far over your load factor.

[Interprétation]

même du Canada, afin que nous puissions juger si oui ou non vous assurez une exploitation aussi efficace que vous le devriez.

M. Pratte: Je crois que cela peut être une façon très dispendieuse de savoir si nous sommes efficaces ou non.

M. Horner: Nous avons beaucoup de difficultés à déterminer si une société de la Couronne assure une exploitation aussi efficace qu'elle devrait. Selon moi, je crois que certaines sociétés de la Couronne le font, certaines autres non. Par exemple je vois que depuis 10 ans, le nombre de passagers a doublé, mais d'autre part le nombre de sièges-milles a presque triplé. Le nombre de passager-milles a triplé, je devrais dire. Alors je serait porté à conclure que vous n'avez peut-être pas le nombre de passagers que vous devriez avoir surtout à la lumière de la situation monopolistique que vous avez au Canada.

M. Pratte: Est-ce que je pourrais demander à M. Baldwin de vous répondre.

Le président: Monsieur Baldwin.

M. Baldwin: Je préférerais interpréter votre question, Monsieur Horner, parlant encore comme un nouveau-venu. Je crois que tout probablement la ligne aérienne aux années de début ne pouvait assurer un service efficace au public parce que son chargement était trop lourd et que maintenant nous en arrivons au stade où le chargement est environ ce qu'il doit être pour assurer un excellent service à tous les passagers lorsqu'on demande une réservation. Si le chargement est trop lourd, il faut nécessairement refusé la place à trop de passagers, alors que l'espace disponible devrait nécessairement croître plus rapidement que le nombre de passagers.

M. Horner: Est-ce que vous croyez que 58 p. 100 est suffisant?

M. Baldwin: De 60 à 65 p. 100, c'est une limite excellente, oui.

M. Horner: Depuis 10 ans, 2 ou 3 fois, vous êtes passé à 66 p. 100 et alors je ne vois vraiment pas comment le facteur chargement serait trop élevé. Si vous croyiez que de 60 à 65 p. 100 constitue une limite excellente, vous

n'avez pas excédé 66 p. 100 et vous n'avez pas dépassé votre facteur de chargement.

[Text]

Mr. Baldwin: You must remember also that this is a system load factor. If you break it down into segments you will find that it varies substantially from area to area, and during those years a certain amount of developmental work was going on in the Caribbean and Europe on routes which were operating at a much lower load factor. I do not know that I have the North American figures readily handy but I seem to remember that at times the airline got up pretty close to the 70 per cent load factor on at least one or two occasions. We would like to aim at around 60 per cent.

Mr. Horner: In your bookkeeping do you break it down in a regional area to some extent to have a look at just what you are doing?

Mr. Baldwin: We do.

Mr. Horner: Do you break down your revenue per passenger mile in a regional manner?

Mr. Baldwin: We do.

Mr. Horner: There has been some talk, and in fact I can remember the headlines once in an Edmonton paper, where a member of Parliament suggested that Edmonton passengers were paying a far greater amount per passenger mile on Air Canada than, say, passengers in other parts of Canada, and he was going to take it up.

Mr. Baldwin: I do not recall that story and I would have to check that out. I do not believe that the passenger mile structure out of Edmonton is substantially different from that out of Calgary or out of Vancouver, depending on the stage length that you move.

Mr. Horner: I think the comparison was on the flight to eastern Canada. These are the Edmonton flights to Europe over the Arctic. I think there was a comparison.

Mr. Baldwin: There is a difference when you get into the international field, and this is based on what I might simply describe as the gateway principle as established by the International Air Transport Association.

Mr. Horner: In other words, people using the airline within Canada are inclined to subsidize people using the airline to travel internationally?

Mr. Baldwin: No. I do not think that is a fair interpretation of it. Rather the point I was making is that international rates are agreed to within the International Air Transport Association, are subject to governmental approval, and are developed on what is nor-

[Interpretation]

M. Baldwin: Souvenez-vous aussi qu'il s'agit du facteur charge du réseau. Si vous le segmentez, vous vous apercevrez qu'il varie beaucoup d'un secteur à un autre, et au cours de ces années certains travaux ont eu lieu dans les Caraïbes et en Europe, sur certaines lignes dont le facteur de chargement était bien inférieur.

Je ne sais si j'ai ici les chiffres concernant les réseaux en Amérique du nord, mais je sais qu'à un certain moment on en est arrivé à tout près de 70 p. 100 au moins à une ou deux occasions. Nous aimerions avoir un objectif de 60 p. 100.

M. Horner: Dans votre comptabilité, répartissez-vous, les chiffres par région, pour voir ce que cela donne?

M. Baldwin: Oui.

M. Horner: Répartissez-vous le revenu par mille-passager et par région?

M. Baldwin: Oui.

M. Horner: On a parlé, et je me souviens d'un titre dans un journal d'Edmonton, où un député avait dit que les passagers d'Edmonton payaient beaucoup plus par mille-passagers que les autres passagers dans les autres parties du Canada et qu'il avait soulevé cette question.

M. Baldwin: Je ne m'en souviens pas et je devrais vérifier cela. Mais je ne pense pas que la structure mille-passagers à partir d'Edmonton diffère sensiblement de celle de Calgary ou de Vancouver, compte tenu de la longueur du voyage.

M. Horner: Je crois qu'il s'agissait des vols vers l'Est du Canada, c'est-à-dire les vols d'Edmonton vers l'Europe par l'Arctique. Je crois qu'il y avait une comparaison.

M. Baldwin: Lorsqu'il s'agit du domaine international, c'est différent, et c'est basé sur ce que je décrirais comme étant le principe de la Porte tel qu'il a été établi par l'Association internationale du transport aérien.

M. Horner: En d'autres mots, ceux qui se servent de la ligne d'Air Canada à l'intérieur du pays subventionnent ceux qui empruntent le réseau international.

M. Baldwin: Ce n'est pas une interprétation exacte. Mais j'essayais de dire que les tarifs internationaux convenus au sein de l'IATA, doivent être agréés par le gouvernement et ces tarifs sont établis selon ce que l'on appelle normalement «principe du port d'entrée»,

[Texte]

ally called a gateway principle, namely, the mileage rate is figured in relation to certain established gateways in a country. Canada has been urging within that forum that the gateway principle be extended so that we can provide a better mileage rate into western Canada. We have not been successful yet, but we have started to make some headway.

Mr. Horner: I am pleased to hear that. Do you really think that 14.6 per cent of your expenditures should really be made in sales and promotion, and where directly is this money spent and how?

Mr. Pratte: This includes, sir: the management and the sales department; the aircraft and traffic handling; instructors; communications personnel; other personnel; stationery, printing and office supplies; communications purchase; light, heat and power; water; traffic commissions; repairs and services; rentals; insurance; employee welfare; advertising and publicity.

Mr. Horner: This is more understandable. A lot of that I would think would well qualify to come under the heading of maintenance, or aircraft servicing even. Sales and promotion sounds to me like pure advertising.

Mr. Pratte: We have to adopt a classification of expenses that are prescribed by the Air Transport Association, and this is their classification.

Mr. Horner: Fine. I understand that expenditure far better now. What was the main purpose of Air Canada sponsoring Air Jamaica? Was this to entitle Canadians to holiday better in Jamaica or Jamaicans to come up to Canada and spend their money up here? What was the thinking behind this?

Mr. Pratte: From what I am told, the thinking was this; we have to protect our

• 1205

situation in the Caribbean because of the fact that we have a heavy traffic imbalance due to the fact that you fly to Europe where you have heavy traffic in the summer time, but very little traffic in the winter time. So we wanted to develop the traffic to the south. The Jamaican government invited a number of airlines to form a partnership with them because they wanted to have a national carrier, and they picked up Air Canada in preference to other American carriers. The people at Air Canada looked at it and thought from an investment point of view that it was a

[Interprétation]

c'est-à-dire que le tarif au mille est calculé par rapport à certains ports d'entrée d'un pays. Le Canada a insisté auprès de cet organisme pour que ce principe du port d'entrée soit élargi, pour que nous puissions offrir un meilleur tarif au mille à l'Ouest du Canada. Nous n'avons pas encore réussi, mais nous avons fait des progrès depuis.

Mr. Horner: Ça me fait plaisir de l'entendre. Vous croyez vraiment que 14.6 de vos dépenses concernent la vente et les promotions. Où cet argent est-il dépensé et comment?

Mr. Pratte: Ceci inclut la Direction et le département des ventes; le service de manutention des appareils et du trafic; les instructeurs; le personnel des communications et autre employés; la papeterie, les fournitures d'imprimerie et de bureau; les achats de matériel de transmission; l'électricité; le chauffage et l'énergie; l'eau; les commissions; les services et les réparations; les locations; l'assurance; le bien-être du personnel; la publicité.

Mr. Horner: Ceci est plus compréhensible. On pourrait inscrire tout cela sous la rubrique: services d'entretien des avions. Ventes et promotions indique plutôt la publicité.

Mr. Pratte: Nous devons adopter les classifications qui sont prescrites par l'Association du transport aérien.

Mr. Horner: Bon, je comprends un peu mieux, maintenant. Quelle était la principale raison pour laquelle Air Canada a aidé Air Jamaïque? Était-ce pour permettre aux Canadiens de mieux passer leurs vacances en Jamaïque, ou que les Jamaïquains viennent dépenser leur argent au Canada?

Mr. Pratte: D'après ce que l'on m'a dit, il s'agissait de protéger notre situation dans les

Caraïbes, dans les Antilles, étant donné le fait qu'il existe un sérieux manque d'équilibre, c'est-à-dire que le trafic vers l'Europe est très florissant, alors qu'en hiver il est très faible. Par conséquent nous avons voulu encourager le trafic vers le sud. Le gouvernement de la Jamaïque avait invité un certain nombre de compagnies d'aviation à s'associer à eux pour former une société nationale, et ils ont choisi Air Canada de préférence à d'autres transporteurs américains. Du point de vue de l'investissement, la société Air Canada a jugé que c'était une bonne affaire et que du même

[Text]

good investment. Also, it would protect our own position in the Caribbean.

Mr. Horner: Your Air Jamaica then is going to be the sole airline with landing rights into Jamaica? Am I right or wrong in that assumption?

Mr. Pratte: No. It is the national carrier of Jamaica, but Air Canada as such is landing in Jamaica. The Air Jamaica routes are from Jamaica to New York and Jamaica to Miami.

Mr. Horner: I find it a very good venture for a public corporation to be doing. I do not object to this, but I really wonder whether the Canadian taxpayers should really start to invest in a public enterprise internationally. I question that philosophy very, very much. I do not object. I do not think that perhaps the deal is a bad one financially, but I question whether or not, if you project that thinking, you could have the Canadian taxpayer into a lot of ventures internationally?

Mr. Pratte: I suppose that the Canadian taxpayer would want Air Canada to be a profitable venture, and it was felt in Air Canada that this was one of the means whereby we could protect our market and therefore regain our share of the market and become more and more profitable.

Mr. Horner: You are going to protect your market, but you said the flights fly out of Jamaica will be to New York and Miami. There are no flights from Jamaica to Canada? Do they make it to Montreal?

Mr. Pratte: Air Canada as such, not Air Jamaica.

Mr. Horner: Air Canada as such does not enjoy any privileges over any other international airline?

Mr. Pratte: They have landing rights in Jamaica.

Mr. Horner: So have the rest of them, have they not?

Mr. Pratte: Not all of them.

Mr. Horner: Not all of them, but quite a few of them?

Mr. Pratte: Pan Am flies there; TWA does not fly there; BOAC flies there...

Mr. Horner: I fail to follow the rationalization of it. That is all. I will pass any further questions.

[Interpretation]

coup cela protégerait notre position dans les Antilles.

M. Horner: Donc, Air Jamaïque sera la seule compagnie aérienne ayant des droits d'atterrissage. Ai-je raison ou non en disant cela?

M. Pratte: Non. C'est le transporteur aérien national de la Jamaïque et Air Canada comme tel a le droit d'atterrir en Jamaïque. Air Jamaïque dessert New York et Miami.

M. Horner: Cela me paraît une bonne affaire pour une société d'état. Je n'ai pas d'objections. Mais, je me demande si le contribuable canadien devrait vraiment investir dans des entreprises publiques sur le plan international. Je mets en doute cette philosophie. Je ne m'y oppose pas. Je ne pense pas que cette entreprise soit mauvaise du point de vue financier, mais si vous projetez cette façon de penser je me demande si vous pouvez lancer le contribuable canadien dans toutes sortes d'entreprises internationales?

M. Pratte: Je suppose que le contribuable canadien voudrait bien qu'Air Canada soit une entreprise rentable et l'on a pensé que c'était l'un des moyens par lesquels nous pourrions protéger notre marché, et par conséquent, reprendre notre part du marché, pour que notre société devienne de plus en plus rentable.

M. Horner: Vous voulez protéger votre marché, mais vous dites que les vols à partir de la Jamaïque se font vers New York et Miami. N'y a-t-il pas de vols de la Jamaïque vers le Canada? Ces vols touchent-ils Montréal?

M. Pratte: Air Canada, mais non Air Jamaïque.

M. Horner: Air Canada jouit-elle de privilèges de préférence à d'autres compagnies?

M. Pratte: Nous avons des droits d'atterrissage en Jamaïque.

M. Horner: Les autres compagnies en ont aussi.

M. Pratte: Pas toutes les compagnies.

M. Horner: Pas toutes, mais un bon nombre d'entre elles.

M. Pratte: La compagnie Pan-American y atterrit; la TWA, que la BOAC...

M. Horner: Je n'arrive pas à comprendre le caractère rationnel de cette affaire. C'est tout ce que j'ai à dire.

[Texte]

The Chairman: Mr. Trudel.

Mr. Trudel: Mr. Chairman, getting back to the question which was raised before regarding the yield per revenue passenger mile, I see a 6.3 figure down to 5.84 in this year's statement. What I was concerned about is that I see no relation about cost. I see revenue, but nowhere in the statement do we have a cost per passenger mile? I was wondering if this record was kept at any time by the airline?

Mr. Pratte: I think the usual way of reporting the cost is cost per available ton mile and not per passenger mile. You have that on page 94 of the ...

Mr. Trudel: I am aware of this. I have asked this before of other transportation companies and it seems that you are using one scale or one rule of thumb to determine the revenue but you are using a different one for the cost factor. It does make it hard to understand in your statement. This may not be a requirement, but I was just wondering if somewhere along the line you could possibly relate your cost to the revenue per passenger mile instead of ton mile?

Mr. Pratte: One of the problems is that most aircraft do carry both cargo and passengers, and therefore it is impossible to segregate the cost of flying an aircraft as between the cargo and the passengers. That is why I think the statistics show cost on the basis of available ton mile.

• 1210

Mr. Nowlan: May I ask a supplementary, Mr. Chairman, with Mr. Trudel's consent?

The Chairman: Mr. Nowlan?

Mr. Nowlan: Mr. Pratte, is this the standard also used by other airlines then?

Mr. Pratte: Yes, I understand it is, sir.

Mr. Nowlan: If so, and I must say I share some of Mr. Trudel's dilemma and along the lines of Mr. Mahoney's earlier questioning, would it be possible as a matter of information to the Committee and along with some of the other information that has been requested—you would not have the detail now, perhaps—would it be possible to get a sort of breakdown of how Air Canada fares on this standard of comparison with other airlines?

Mr. Pratte: On the basis of revenue ton-miles?

[Interprétation]

Le président: Monsieur Trudel.

M. Trudel: Monsieur le président, pour revenir à la question du rendement par passager-mille payant, je vois un chiffre de 6.3 qui cette année a baissé à 5.4. Je vois qu'il n'y a pas de rapport à propos du coût. Je vois le revenu mais il n'y a aucune mention du coût par passager-mille? Je me demande si la Société dispose de ces chiffres.

M. Pratte: Je crois que, de façon générale, on inscrit le coût par tonne-mille et non passager-mille. Vous avez cela à la page 94 du ...

M. Trudel: Je suis au courant. J'ai déjà posé cette question à d'autres compagnies de transport, et il semble que vous utilisez une échelle ou une méthode approximative pour déterminer le revenu, mais pour le coefficient du coût, vous avez un autre système. Ce qui fait que votre rapport est difficile à comprendre. Ce n'est peut-être pas nécessaire, mais je me demande si quelque part on ne pourrait pas établir le coût par rapport au passager-mille payant au lieu qu'il soit établi par rapport au tonne-mille?

M. Pratte: Un des problèmes est le fait que la plupart des avions transportent des passagers et du fret. Par conséquent, il est extrêmement difficile de répartir le coût d'exploitation d'un avion entre le fret et les passagers. C'est pourquoi les statistiques indiquent le coût sur la base du tonne-mille disponible.

M. Nowlan: Une question supplémentaire, s'il vous plaît, monsieur le président, si M. Trudel est d'accord.

Le président: Monsieur Nowlan?

M. Nowlan: Monsieur Pratte, est-ce aussi la norme des autres compagnies?

M. Pratte: Oui.

M. Nowlan: Si c'est le cas, je dois dire que je partage le dilemme de M. Trudel, et pour poursuivre dans la même veine que M. Mahoney, est-ce qu'il serait possible, à titre d'information, d'avoir une répartition des tarifs d'Air Canada par rapport à ceux d'autres compagnies?

M. Pratte: Fondée sur le revenu par mille, la tonne?

[Text]

Mr. Nowlan: On the basis of this operating cost per available ton-mile?

Mr. Pratte: Yes, we have that.

Mr. Nowlan: That was my supplementary but I just want to extend it. Are there other standard items for comparison used and recognized by various airways? If so, I think it would help to supplement the report if again there were a sort of comparative table...

Mr. Pratte: We can table that information.

Mr. Nowlan: ...on whatever standard reference are used in comparing airlines.

Mr. Pratte: We will be pleased to table that.

The Chairman: Mr. Trudel?

Mr. Trudel: Mr. Chairman, I understand by the answer given that you have a breakdown already started on the revenues for freight and revenues for passengers and that is the extent of my question. If you have a breakdown so far as to the tonnage, on the one hand it is for freight and then you are using the same scale for passengers. You have an original breakdown that has not been carried far enough to give us the figure that I was inquiring about for the cost per passenger mile. You already have a certain tabulation in the report, but I feel it is not carried far enough.

Mr. Pratte: We do not have the cost of passenger miles.

Mr. Trudel: No, this is what I am asking for. You have total revenue for passengers and you have total miles of passengers carried and I was just mentioning, Mr. Chairman, that this is an exercise that could possibly be considered because you have the figures.

Mr. Pratte: I am afraid that we will not know how to segregate the cost between the carrying of freight and the carrying of passengers in the same aircraft.

Mr. Trudel: I will leave it at that, Mr. Chairman, but I feel this exercise could be of further assistance when considering the overall cost. With the other transportation medias this has been considered, and it has proven that in some cases freight is more profitable than passengers or vice versa. This is the reason I raised the question originally.

In the load factor that was mentioned previously in other questioning, the figure

[Interpretation]

M. Nowlan: Fondée sur le coût d'exploitation par mille, la tonne.

M. Pratte: Je puis vous donner ces chiffres.

M. Nowlan: C'était une question supplémentaire, mais je voulais une extension. Y a-t-il d'autres normes de comparaison employées et reconnues par les compagnies? Si oui, on pourrait dresser un supplément à ce sujet, sous la forme d'un tableau.

M. Pratte: Nous pourrions verser ces renseignements au compte rendu.

M. Nowlan: Ou toutes normes dont on se sert.

M. Pratte: Nous sommes disposés à verser cela au dossier.

Le président: Monsieur Trudel.

M. Trudel: Monsieur le président, si je comprends bien la réponse, il existe une répartition des revenus en ce qui concerne le transport des marchandises et le transport des passagers; c'est là la portée de ma question. Si cette répartition est faite selon le tonnage, on le fait pour les marchandises, et donc on se sert de la même échelle pour le transport des voyageurs. Il y a la première répartition, qui n'a pas été poussée assez loin pour nous donner le coût pour chaque mille-passager.

Je trouve que le tableau du rapport n'est pas assez détaillé.

M. Pratte: Nous n'avons pas le coût par mille-passager.

M. Trudel: Voici ce que je veux savoir: Il y a le revenu total du service des voyageurs, puis le total des milles-passagers; je pensais qu'on pourrait les comparer, puisque les chiffres sont là.

M. Pratte: Nous ne savons pas comment faire la distinction entre le coût de transporter des passagers et le coût de transporter des marchandises, sur le même avion.

M. Trudel: Restons là. Je pense que cet exercice pourrait être de quelque utilité en tenant compte du total des coûts. Avec les autres moyens de transport, on a étudié cela et parfois on s'aperçoit que le transport des marchandises est plus rentable que celui des passagers. C'est la raison pour laquelle j'ai posé cette question. Le facteur de chargement dont on a parlé auparavant, le chiffre ne s'élève qu'à 58 p. 100. J'ai étudié d'autres com-

[Texte]

was down to 58 per cent. I have considered other airlines where it is down as low as 50 per cent and I was wondering if you possibly have at your finger tips or for tabling the average load factor of a combination of airlines.

Mr. Pratte: We can table that, sir.

Mr. Trudel: Fine.

Mr. Pratte: I can give it to you for the 11 U.S. carriers.

Mr. Trudel: This would be sufficient.

Mr. Pratte: The passenger load factor for American Airlines in 1968 was 66 per cent; for Braniff it was 51 per cent; Continental was 48 per cent; Delta, 59 per cent; Eastern, 56 per cent; National, 46 per cent and Northeast, 46 per cent.

Mr. Horner: Some of those do not enjoy the monopolistic position that you do though; I think it is only fair to point that out.

Mr. Pratte: I do not think it is fair, sir, to say that we enjoy a monopoly situation.

The Chairman: Mr. Mahoney?

Mr. Mahoney: May I ask a supplementary? Were those supposed to be all the trunk carriers? Were those all the U.S. trunk carriers you were citing or just a selection?

Mr. Pratte: No, we have the rest of it. It is here.

Mr. Mahoney: No, I was just wondering.

Mr. Pratte: I can give you the rest.

Mr. Mahoney: You were not representing that they were all the U.S. trunk carriers?

Mr. Pratte: No, there are 11 trunk carriers.

Mr. Mahoney: We have 7 figures we may as well have the other 4.

Mr. Pratte: Northwest is 50 per cent; Trans

• 1215

World is 50 per cent; United is 54 per cent; Western is 54 per cent, and the total of all U.S. is 53 per cent.

Mr. Orlikow: What is Air Canada?

Mr. Pratte: 58.4 per cent.

[Interprétation]

pagnies aériennes où on a baissé jusqu'à 50 p. 100. Est-ce que vous pourriez obtenir pour le dépôt les coefficients moyens de chargement d'un certain nombre de compagnies aériennes?

M. Pratte: Oui, nous pourrions déposer cela.

M. Trudel: Très bien.

M. Pratte: Je puis vous le donner pour onze compagnies américaines.

M. Trudel: Cela nous suffirait.

M. Pratte: Le coefficient de chargement en passagers pour les compagnies américaines étaient de 66 p. 100 en 1968; pour Braniff 51 p. 100; Continental 48 p. 100, Delta 59 p. 100, Eastern 56 p. 100; National 47 p. 100; North-east 46 p. 100.

M. Horner: Certaines de ces compagnies ne jouissent pas de la situation monopolistique dont vous jouissez. Ce n'est pas justifié de le signaler.

M. Pratte: Je ne pense pas que cela soit juste de dire que nous jouissons d'un monopole.

Le président: Monsieur Mahoney.

M. Mahoney: Puis-je poser une question supplémentaire. Est-ce qu'il s'agit de tous les transporteurs? Est-ce que vous avez mentionnée les transporteurs américains ou seulement un choix?

M. Pratte: Ce ne sont pas tous les transporteurs américains, nous les avons ici.

M. Mahoney: Je me suis demandé justement...

M. Pratte: Je peux vous donner les autres.

M. Mahoney: Vous ne l'avez pas représenté qu'il s'agit de tous les transporteurs.

M. Pratte: Non, il n'y a que onze.

M. Mahoney: Nous avons déjà 7, continuez pour compléter.

M. Pratte: Northwest, 50 p. 100; Trans World, 50 p. 100; United, 54 p. 100; Western, 54 p. 100; le total pour les États-Unis est de 53 p. 100.

M. Orlikow: Le pourcentage pour Air-Canada?

M. Pratte: C'est 58.4 p. 100.

[Text]

Mr. Trudel: Along the same line of reasoning that was carried forward by Mr. Mahoney with respect to the passenger load factor, I think, you have told us that the average is lower than what you are carrying at the present time. I would like to leave with you, the fact that in the profit structure, most of these companies although they have in some cases a much lower load factor than you have, enjoy a higher degree of return on the investment for a further profit. It could be very unfair if we used a comparison with only one airline, but using an average like that, I think we should have a second look at the return on the profit picture.

My other area of questioning, Mr. Chairman, has to do with food and beverages. Have you considered any changes in the free food and beverages being served on the airlines in order to bolster your profit picture?

Mr. Piatte: Are you referring to improving the food service?

Mr. Trudel: Either a discontinuance of this service or a package deal that could lower this cost. In my interpretation of this, it seems to be a very high cost factor particularly with the cost of food today as well as the beverages being served in this individual service on some main line and other services being supplied on overseas lines.

Mr. Piatte: We are certainly looking into the food situation with a view to trying to improve the service, but actually if we were to eliminate the food service, it certainly would be most prejudicial to our competitive situation.

Mr. Trudel: Another area, Mr. Chairman, has to do with the postal service and postal revenues that you get. I have an article here that was in the *Albertan* published on the 28 of April, 1969 and there is a statement made that the ton mile revenue derived from the Post Office in Canada costs the Canadian government 49 cents; whereas, on most carriers in the U.S. it only costs 24 cents per mile. You were talking about per mile revenue and the annual revenue that Air Canada enjoys from that service is \$13 million. If we were to project the same scale of cost now being enforced in the States, our total cost would be halved. At least we would have a diminution of the cost of this service by 50 per cent. Why there is such a widespread difference between the ton-mile cost in the United States and the ton-mile cost in Canada?

Mr. Piatte: I think you are referring to a statement made by the Postmaster General.

[Interpretation]

M. Trudel: Dans la même ordre d'idée que les questions posées par monsieur Mahoney, j'aimerais demander le coefficient d'utilisation en passagers. Est-il moins élevé que ce que nous avons actuellement. Mais dans la structure des bénéfices, la plupart de ces compagnies même s'ils ont un coefficient d'utilisation en passagers plus bas, ont néanmoins des recettes plus élevées sur les investissements visant d'autres profits. Il ne serait pas juste d'utiliser seulement la comparaison avec une compagnie aérienne. Avec une telle moyenne, on devrait examiner encore une fois le revenu sur le profit. Je voudrais encore parler d'un autre sujet, M. le président, de la nourriture et des boissons. Est-ce que vous envisagez des modifications concernant la nourriture et les boissons afin d'améliorer vos recettes?

M. Piatte: Parlez-vous de l'amélioration du service?

M. Trudel: Il s'agit de discontinuer ce service, ou des voyages organisés pour baisser le prix. A mon avis, cela implique un coût extrêmement élevé particulièrement en vue des coûts des aliments d'aujourd'hui, ainsi que des boissons que l'on sert sur ces routes et ces vols transatlantiques.

M. Piatte: Nous sommes en train d'étudier la situation des repas afin d'améliorer les services. Si l'on éliminait les repas, ce serait certainement nuisible au point de vue concurrentiel.

M. Trudel: Un autre domaine M. le président qui a trait au service du courrier et aux revenus postaux que vous obtenez. J'ai un article qui a paru dans le *Albertan* publié le 28 avril 1969 où il est dit que le revenu par tonne-mille qui provient du ministère des postes, coûte au gouvernement 49c. tandis que pour la plupart des compagnies de transport des États-Unis, cela ne coûte que 24 cents par mille. Vous parlez de revenu par mille et du revenu annuel dont bénéficie Air-Canada qui s'élève à \$13 millions pour ce service. Si l'on projetait la même échelle que celle en vigueur aux États-Unis en ce moment, il y aurait une diminution de ce service de 50 p. 100 des coûts. Pourquoi y a-t-il une telle différence entre le tonne-mille aux États-Unis et au Canada?

M. Piatte: Je crois que vous vous référez à une déclaration faite par le ministre des postes.

[Texte]

Mr. Trudel: Yes, that is correct.

Mr. Pratte: He was reported to have said that the Department was paying Air Canada 49.9 cents per ton mile which he considered to be too high as compared with 24 cents charged by the U.S. airlines. I do not know to what extent it is proper for me to comment on a statement of the Postmaster General, but I think I should tell you that there are several factors which would tend to indicate that this comparison is not valid. I would like to point out a few to you.

The first factor is that the Air Canada rate of 49.9 cents per ton mile in 1968 is the average for the whole system including local as well as trunk services. While the U.S. average referred to of 25 or 26 cents per ton mile for the 12-month period ending September 30, 1968 is for the domestic trunk lines only, not including local services. The U.S. average, including locals as well as trunk, for the same period was 36 cents and not 24.

The figures of 36 and 24 cannot be compared with our 50 cents for a number of reasons. The mail department in the States does not get the same kind of service from the air carriers that we are required to provide under our mail contract. In the U.S. they have different levels of priority: 45 per cent of their mail is carried on a space-available basis, whereas our rate of 50 cents, or 49.9 cents, is for 100 per cent priority service on all domestic routes; that is, the mail has priority over unreserved passengers, freight and express.

It would be of interest to mention that we carried mail on the space-available basis to and from the Caribbean in 1968 at an average rate of 10.7 cents per ton mile.

Also the volume of mail as between the United States and Canada, of course, is not comparable at all. On domestic routes the U.S. volume in 1968 totalled 531,400,000 ton miles while we carried 18,373,000 ton miles.

So, my humble opinion is that it would be just as infallible to compare the U.S. rates, as quoted, with our rates as it would be to compare our rates with the higher rates that are paid by the Department of the Postmaster General to other Canadian carriers.

The Chairman: Does that answer your question, Mr. Trudel?

Mr. Trudel: It does, Mr. Chairman. I have other questions but they are not related to the financial statement.

The Chairman: Mr. Pringle.

[Interprétation]

M. Trudel: Oui, c'est juste.

M. Pratte: Il paraît qu'il a dit que le Ministère payait à Air-Canada 49.9 cents par tonne-mille ce qu'il considérait comme trop élevé par rapport au 24 cents demandés par les États-Unis. Je ne sais pas dans quelle mesure il est opportun que je fasse des commentaires sur une déclaration du Ministre des postes, mais j'aimerais vous dire qu'il y a plusieurs facteurs qui semblent indiquer que cette comparaison n'est pas valable. J'aimerais vous en indiquer quelques-uns. Le premier facteur, c'est le tarif d'Air-Canada de 49.9 cents par tonne-mille en 1968 est la moyenne pour tout le système, y compris le service local et le tarif des lignes, tandis que la moyenne américaine de 24 ou 25 cents par tonne-mille pour la période de 12 mois se terminant à la fin de septembre 1968 s'applique seulement aux lignes domestiques principales et ne comprend pas le service local. La moyenne des États-Unis, en comprenant toutes les lignes pour la même période, a été de 36c et non pas 24.

Ces chiffres ne peuvent se comparer avec le nôtre, environ 50 c. pour un certain nombre de raisons. C'est que le ministère des Postes aux États-Unis n'a pas le même service de transporteurs aériens que nous sommes obligés de fournir d'après nos contrats de courrier, parce qu'ils ont différents niveaux de priorité: 45 p. 100 de leur courrier est transporté d'après l'espace disponible, tandis que notre tarif de 50 c. représente un tarif prioritaire à 100 p. 100 sur toutes les lignes domestiques. Le courrier a la priorité sur les places non réservées, les messageries et le fret. Il serait peut-être intéressant de noter que nous avons transporté le courrier d'après l'espace disponible entre les Antilles et le Canada au coût moyen de 10.7 cents par tonne-mille.

Le volume du courrier n'est pas du tout comparable entre les États-Unis et le Canada. Aux États-Unis, sur les lignes intérieures en 1968, le volume s'est élevé à 531,440,000 tonnes-milles, comparativement à 18,373,000 au Canada.

A mon humble avis, par conséquent, on ne peut pas comparer les tarifs des États-Unis par rapport aux nôtres, comme il en serait de même de comparer nos tarifs avec les tarifs plus élevés qui sont payés par le ministère des Postes à d'autres transporteurs canadiens.

Le président: Est-ce que ceci répond à votre question, monsieur Trudel?

M. Trudel: Oui. J'ai d'autres questions mais ceci n'a pas trait aux questions financières.

Le président: Monsieur Pringle.

[Text]

Mr. Pringle: Mr. Chairman, my questions do not relate to finance. I would pass at this time and will ask questions under another category.

The Chairman: Mr. Nowlan.

Mr. Nowlan: My question is basically a supplementary. Did I understand from some of your earlier answers that within Canada the cost of the fare is related to the distance moved no matter what region you are talking about in Canada?

Mr. Pratte: To the distance moved in the stage.

Mr. Nowlan: But it is the same standard or the same cost whether in the West or in the Atlantic area or in the Central area? I understood in answer to Mr. Horner's question that the fare was related to the distance moved within Canada and then, of course, when you got outside Canada, this gateway principle came into being. He was talking about domestic passengers perhaps subsidising international passengers. I would like to know if there is a set standard that applies to a Canadian traveller within Canada?

Mr. Baldwin: In this sense, that the company has established what they call a cost curve relating to the company's operations, and the cost curve varies according to the type of movement and the distance of movement and the fares are basically built up from this cost curve. This does not necessarily mean that they would be identical on a mileage basis, let us say, in Newfoundland and in B.C. But basically the principle is a cost curve relating to distance that is issued as your starting point. Then a wide variety of other factors come into fare making, as you know, from that point on.

Mr. Nowlan: This is why I was surprised when I thought I heard that the cost was related to the distance moved within Canada. That obviously has a qualification to it?

Mr. Baldwin: Yes.

Mr. Nowlan: Based on this cost curve?

Mr. Baldwin: That is right.

• 1225

Mr. Nowlan: Is this cost curve broken down by regions?

Mr. Baldwin: No, it is a basic domestic system cost curve.

[Interpretation]

M. Pringle: Monsieur le président, mes questions n'ont pas trait aux finances. Je vais passer pour le moment et je reviendrai.

Le président: Monsieur Nowlan.

M. Nowlan: C'est une question complémentaire. J'ai cru comprendre d'après les réponses antérieures que le coût des tarifs a trait à la distance quelle que soit la région à l'intérieur du Canada?

M. Pratte: Oui, c'est la longueur de l'étape.

M. Nowlan: Mais c'est la même norme, le même coût qu'il s'agisse de l'Ouest, de la région de l'Atlantique, ou de la région centrale? J'avais cru comprendre lors d'une réponse à une question de M. Horner que le tarif avait trait à la distance à l'intérieur du Canada et lorsqu'on sortait du Canada, il y avait ce principe du port d'entrée. On a aussi dit que le tarif domestique donc subventionnait la tarif international. Je voudrais savoir s'il y a une norme précise qui est appliquée aux voyageurs canadiens à l'intérieur du Canada?

M. Baldwin: La compagnie a établi une courbe de coûts ayant trait à l'exploitation de la compagnie et celle-ci varie suivant la distance et le type des mouvements et les tarifs sont établis à partir de cette courbe. Cela ne veut pas nécessairement dire qu'ils seront identiques à Terre-Neuve et en Colombie-Britannique, compte tenu de la distance. Le principe de base est donc la courbe des coûts. Viennent ensuite de nombreux autres facteurs.

M. Nowlan: C'est pour cela que j'ai été surpris quand j'ai entendu dire que le coût était relié à la distance couverte au Canada. Ceci a naturellement une qualification?

M. Baldwin: Oui.

M. Nowlan: Fondée sur cette courbe de coûts?

M. Baldwin: Exact.

M. Nowlan: Est-il possible de répartir cela par région?

M. Baldwin: Non, c'est une courbe de base pour le pays?

[Texte]

Mr. Nowlan: You cannot tell us today that a passenger in the West is paying more or less than a passenger in the East to go the same amount of miles?

Mr. Baldwin: There are regional variations that come into this in the way the structure is developed. But we would have to take a specific instance to give you the information.

Mr. Nowlan: Yes. I do not have the mileages here, but let us say between Montreal and Halifax and Montreal and Winnipeg.

An hon. Member: Montreal to Toronto.

Mr. Nowlan: Montreal to Toronto is a shorter distance. What would the variation be in the cost curve?

An hon. Member: Let us take Toronto to Edmonton.

Mr. Nowlan: You say you cannot segregate it by region but could you give us some indication of what the variation may be in this cost curve?

Mr. Pratte: Could we answer you after lunch?

Mr. Nowlan: Yes.

Mr. Baldwin: We will give you this.

Mr. Nowlan: My other question has been answered by Mr. Pratte. You are going to table some comparative standard reference.

The Chairman: Mr. Horner, you still have another question on Finance?

Mr. Horner: Yes. What is meant on page 22 of the Report by "Shareholders' equity—\$24 million"?

Mr. Pratte: Are you referring to the 1967 or the 1968 Report?

Mr. Horner: 1968. Then you have "Total assets \$508 million." I just wondered where you... page 22.

Mr. Pratte: This is the total of the share capital, \$5 million, plus retained earnings in the amount of \$19,614,000, as appears on the balance sheet on page 17 of the report.

Mr. Horner: Yes but what about the shareholders' equity, \$24.6 million.

Mr. Pratte: That is the total. It is made up of two amounts, the outstanding paid up share capital of \$5 million, and retained earnings of \$19,614,000 to make a total of \$24,614,000.

[Interprétation]

M. Nowlan: Vous ne pouvez pas nous dire aujourd'hui si un passager de l'Ouest paie plus ou moins que le passager de l'Est pour parcourir la même distance?

M. Baldwin: Il y a des variations régionales en ce qui concerne la mise au point de la structure des prix, des tarifs. Il nous faudrait un exemple précis pour vous donner le renseignement.

M. Nowlan: Je n'ai pas la distance sous les yeux, mais disons entre Montréal et Halifax et Montréal et Winnipeg.

Une voix: Disons Montréal Toronto.

M. Nowlan: Montréal-Toronto, c'est plus court.

Une voix: Disons Toronto-Edmonton.

M. Nowlan: Vous dites que vous ne pouvez pas faire une distinction selon les régions, mais pouvez-vous me donner une indication de ce que seraient les variations qui existeraient dans cette courbe de coûts?

M. Pratte: Pourrions-nous répondre après le dîner?

M. Nowlan: Oui.

M. Baldwin: Nous vous donnerons ces renseignements.

M. Nowlan: Mon autre question a déjà trouvé une réponse. Monsieur Pratte je crois que vous allez déposer certains documents.

Le président: Monsieur Horner, vous avez une autre question sur les finances?

M. Horner: Oui. Que veut-on dire, à la page 22, par: "Avoir des actionnaires—27 millions.

M. Pratte: Parlez-vous du rapport de 1967 ou de celui de 1968?

M. Horner: Celui de 1968. Vous avez ensuite "actif total, 508 millions. Je me demandais où vous... page 22.

M. Pratte: Cela comprend le total des actions, 5 millions, plus les gains retenus, 19,614,000, comme on le voit au bilan de la page 17.

M. Horner: Mais qu'est-ce que cela veut dire ce 24.6 millions d'avoirs des actionnaires?

M. Pratte: Cela comprend le capital-action de 5 millions et les gains retenus, \$19,614,000, ce qui fait un total de \$24,614,000.

[Text]

The Chairman: Does that answer your question, Mr. Horner?

Mr. Horner: Yes, thank you.

The Chairman: Mr. Schreyer, do you have a question on Finance?

Mr. Schreyer: Yes, I have a number of questions.

Mr. Horner: Let us adjourn for lunch, Mr. Chairman.

The Chairman: We intended to sit until 1 o'clock, but if it is the wish of the Committee to adjourn now, I am in your hands.

Mr. Allmand: Why do we not finish off Finance, Mr. Chairman, if Mr. Schreyer feels we can do it.

Mr. Schreyer: It is immaterial to me, Mr. Chairman, except that Mr. Horner suggests we adjourn now, and I was about to raise a point of order about holding a Steering Committee meeting some time today.

Mr. Horner: We sat until 12.30 when the CNR was before us. We seemed to reach an agreement at that time on adjourning at 12.30.

Mr. Schreyer: But I do not think we can finish with Air Canada by 1 o'clock.

The Chairman: What would be your point of order, Mr. Schreyer?

Mr. Schreyer: My point of order would be to ask the Chair at what time we can have a Steering Committee meeting today.

The Chairman: That will be very difficult for us because we are scheduled to sit again at 3.30 and 8 o'clock tonight.

Mr. Schreyer: Perhaps if we adjourn now, in accordance with Mr. Horner's suggestion, we could have a Steering Committee meeting between now and 1 o'clock.

The Chairman: Do you have a special reason?

Mr. Schreyer: Yes, I do. It has been weeks and months now since the matter of the CNR and the claims against the CNR have been held in abeyance with one excuse after another, and we still have not made a determination as to when we are going to hear these claims. I think we should do that before we adjourn at the end of June.

The Chairman: I did not ask for legal opinion on that. I think I should wait to have this legal opinion before I call the Steering Com-

[Interpretation]

Le président: Est-ce que cela répond à votre question, monsieur Horner?

M. Horner: Oui, je vous remercie.

Le président: Vous avez encore une question sur les finances, monsieur Schreyer?

M. Schreyer: Oui, j'ai quelques questions.

M. Horner: Ajournons la séance pour le déjeuner.

Le président: Nous avions l'intention de siéger jusqu'à 1 heure, mais si le Comité le désire, nous ajournerons.

M. Allmand: Essayons de finir la question financière.

M. Schreyer: Ca m'est égal. Lorsque M. Horner a suggéré que l'on ajourne maintenant, j'allais demander une réunion du Comité de direction.

M. Horner: Je croyais que nous nous étions mis d'accord pour siéger jusqu'à 12 heures trente, lorsque le CN a comparu.

M. Schreyer: Je ne crois pas que nous en ayons terminé avec Air-Canada d'ici une heure.

Le président: Quelle est votre question de Règlement monsieur Schreyer?

M. Schreyer: Je voudrais demander au président quand pourrions-nous avoir une réunion du Comité directeur aujourd'hui?

Le président: Ce sera très difficile parce que nous devons nous réunir à nouveau à 3 heures 30 cet après-midi, à 8 heures ce soir.

M. Schreyer: Si on levait la séance maintenant comme l'a suggéré M. Horner? Nous pourrions avoir une réunion du Comité directeur d'ici une heure.

Le président: Avez-vous une raison spéciale?

M. Schreyer: Oui, il y a des semaines et des mois que la question du Canadien-National a été laissée en suspens. Toutes sortes d'excuses ont été invoquées. Nous n'avons pas encore décidé d'entendre ces réclamations. Je pense que nous devrions faire cela avant l'ajournement à la fin de juin.

Le président: Je n'ai pas demandé un avis légal à ce sujet-là. Je crois que je devrais peut-être attendre l'opinion légale avant de

[Texte]

mittee to give them an answer on that. I expect to get this legal opinion any day now. I asked for it last week-end and I expect it any day. As soon as I receive it, you can rest assured I will call the Steering Committee together to discuss this matter.

Mr. Horner: Mr. Chairman, on a point of order I quite well remember two weeks ago dealing with this matter and I thought the Steering Committee was supposed to meet and to report back by last Tuesday.

The Chairman: I still had letters coming in yesterday and I expect some more to come in today or tomorrow. I think we should get all the letters before we proceed.

Mr. Schreyer: How many letters are you expecting?

The Chairman: If all the contractors write to us there will be about eight or nine, Mr. Schreyer. So far I have received four. I think it is safer for us to have a legal opinion before we proceed on this matter.

Mr. Schreyer: Mr. Chairman, I think I should serve notice now that I intend to raise this as a matter of privilege in the House, because in my opinion, this is nothing but deliberate procrastination.

Mr. Mahoney: Mr. Chairman, I think in all fairness, the Steering Committee did meet as indicated by Mr. Horner that it would. It agreed to ask contractors concerned with this to submit to the Chairman in writing notice that they wish to appear before this Committee. While no time limit was set within which those letters should be received by the Chairman, it seems to me that it was generally agreed that two weeks was a reasonable period of time to give these people to notify you. That two-week period is not up.

The Chairman: No.

Mr. Schreyer: Mr. Chairman, speaking to the same point of order, it is fair enough if you give the assurance that at the end of this two-week period you will call a Steering Committee meeting.

The Chairman: My intention is to call that meeting for next Thursday, Mr. Schreyer.

Mr. Schreyer: All right, thank you.

[Interprétation]

convoquer le Comité de direction pour en décider. Je m'attends de l'avoir n'importe quand maintenant. Vous pouvez être sûr qu'à ce moment-là je convoquerai une réunion du Comité de direction pour discuter de cette question.

M. Horner: Sur un appel au Règlement, monsieur le président, je me souviens très bien qu'il y a deux semaines, quand nous avons parlé de la question, j'avais cru que le Comité de direction devait se réunir et nous faire rapport mardi dernier au plus tard.

Le président: Oui, il y avait encore des lettres qui entraient hier, et je m'attends à en recevoir d'autres aujourd'hui et demain. Alors, je crois que nous devrions peut-être attendre toutes les lettres avant de continuer.

M. Schreyer: Combien de lettres attendez-vous?

Le président: Si tous les entrepreneurs nous écrivent, il y en aura huit ou neuf, monsieur Schreyer. Jusque-là, je crois en avoir reçu quatre. Je crois que nous devrions peut-être attendre une opinion juridique avant de continuer.

M. Schreyer: Monsieur le président, je crois que je devrais peut-être vous prévenir immédiatement que j'ai l'intention de soulever une question de privilège à la Chambre à ce sujet, parce que cela a été retardé de façon délibérée.

M. Mahoney: Le Comité de direction s'est réuni et a demandé aux entrepreneurs en cause de présenter au président, par écrit, un avis à l'effet qu'ils voulaient comparaître devant le Comité. Bien qu'on n'aie pas encore fixé la date limite, pour recevoir ces lettres, il me semble qu'on était plutôt d'accord sur deux semaines comme période de temps raisonnable pour que ces gens vous préviennent. Monsieur le président, la période de deux semaines n'est pas encore écoulée.

Le président: Non.

M. Schreyer: En parlant sur le même appel au Règlement, est-ce que vous pouvez me donner l'assurance qu'à la fin de la période de deux semaines, vous allez convoquer une réunion du Comité de direction?

Le président: Oui, j'ai certainement l'intention de le faire d'ici jeudi prochain. Cela vous convient?

M. Schreyer: Très bien, je vous remercie.

[Text]

The Chairman: We will adjourn until this afternoon at 3.30.

[Interpretation]

Le président: Alors, il est entendu que nous levons la séance jusqu'à trois heures et demie.

AFTERNOON SITTING

The Chairman: Mr. Schreyer, Mr. Pratte would like to make a correction to an answer that he gave you this morning.

Mr. Pratte: I am sorry, I think I misinformed you this morning in connection with the payment of sales tax. You asked me whether we were paying sales tax on aircraft imported into Quebec and delivered at Dorval or within Quebec. I think I did answer, yes. This answer was wrong. We are not paying any sales tax as such on the purchase price of aircraft delivered into Quebec. What we are paying is a usage tax to the Quebec Government on the basis of the purchase price of aircraft and on the basis of flights flown within Quebec. This is based on a formula.

To take an example, we are paying usage tax on the purchase price of an aircraft that flies Montreal-Quebec-Seven Islands and returns to Quebec and Montreal. We are not paying any usage tax to the Quebec government on a flight Montreal-Quebec-Fredericton-Saint-John, New Brunswick. I think my answer was wrong this morning; I want to correct that.

Mr. Schreyer: In respect to the usage tax I understand your answer. With respect to the possible existence of a sales tax, should I understand from your answer that when Air Canada buys a brand-new aircraft from Douglas, for example, and takes delivery of that aircraft at Montreal, it pays a sales tax on that transaction?

• 1535

Mr. Pratte: For provincial sales tax the answer is, no. What I tried to explain to you is that the usage tax would be applicable even though we would have taken delivery of an aircraft in Alberta or British Columbia.

The Chairman: You can carry on with your questions, Mr. Schreyer. You are first on the list.

Mr. Schreyer: Because of the confusion that has arisen as to Air Canada's spending plan for plant expansion at Dorval, I think it is important to try to get just a little more precision on Air Canada's spending plans there. I would ask you, Mr. Pratte, if you

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

Le président: M. Schreyer, je crois que monsieur Pratte voudrait apporter une correction à la réponse qu'il vous a donnée ce matin.

M. Pratte: Je m'excuse je vous ai induit en erreur ce matin, concernant le paiement de la taxe de vente. M. Schreyer, vous m'avez demandé si nous payions une taxe de vente pour les aéronefs importés au Québec et livrés à Dorval ou ailleurs dans la province de Québec. Je crois que je vous avais dit oui. La réponse était fautive, en fait, nous ne payons pas de taxe de vente comme telle sur le prix d'achat des aéronefs livrés dans le Québec. Toutefois ce que nous payons, c'est le tarif d'usager au gouvernement du Québec sur la base du prix d'achat des aéronefs et d'après les envolées à l'intérieur du Québec. Il s'agit d'une formule que l'on prend.

Par exemple, nous payons les droits d'usager sur un aéronef qui vole entre Montréal, Québec Sept-Îles, et revient à Québec et à Sept-Îles jusqu'à Montréal, mais nous ne payons pas de droit d'usager au gouvernement du Québec pour un vol de Montréal, Québec, Fredericton, Saint-Jean, Nouveau-Brunswick. Et alors je crois que ma réponse était peut-être quelque peu erronée ce matin, je voulais la corriger.

M. Schreyer: A l'égard des droits d'usager, je comprends votre réponse, mais au sujet de la possibilité de l'existence d'une taxe de vente, est-ce que je dois comprendre par votre réponse que lorsque Air Canada achète un aéronef de Douglas et en prend livraison à Montréal, il paie une taxe de vente sur l'aéronef?

M. Pratte: Non, s'il s'agit de la taxe provinciale. Ce que j'ai essayé de vous expliquer au sujet du droit d'usager s'appliquerait aussi, même si nous avions pris livraison d'un aéronef en Alberta ou en Colombie-Britannique.

Le président: Vous pouvez continuer à poser vos questions, monsieur Schreyer, étant donné que vous êtes le premier sur la liste.

M. Schreyer: A cause de la confusion qui existe au sujet des programmes de dépense pour l'expansion à Dorval, je crois qu'il importerait d'apporter un peu plus de précision sur le programme de dépenses prévu par Air Canada. Je vous demanderais donc, mon-

[Texte]

would help to clarify just what Air Canada is going to be doing in 1969 in the way of maintenance facility construction at Dorval.

I have a document here which shows that Air Canada will be constructing a three-hangar bay facility at Dorval, the total cost of which is supposed to be around \$19.5 million. In the 1969 year, \$10.5 is supposed to be spent for that purpose, and also there is budgetary provision for the expanding of power plant shops, support shops, unit shops, offices, and so forth. To summarize it all, for purposes of maintenance facility expansion there is a budgetary provision here of \$53.8 million, of which approximately \$20 million is to take place in the 1969 year. This is according to an Air Canada document. In the light of that I would like to have some explanation as to why one of your officials said a few weeks ago that Air Canada was really intending to spend only \$12 million for this year at Dorval.

Mr. Pratte: What officials are you referring to?

Mr. Schreyer: I am going by a news report. If you would like, I could read it. This is from the *Winnipeg Free Press*, dated April 25, 1969:

A Montreal Air Canada official Friday denied a charge by Winnipeg (South Centre) M.P. E. B. Osler, that the airline had "apparently misled Parliament" by planning additional expenditures on maintenance facilities at Dorval airport.

Mr. Osler has claimed that out of the proposed \$54 million to be spent in 1969 by Air Canada his examination of the airline's "ledger sheet" appeared to indicate \$22 million would be directly related to improving the overhaul and maintenance shops.

The Air Canada spokesman said in a telephone interview the airline has proposed a \$12.5 millions outlay at Dorval and the Winnipeg MP had misread financial statements...

and so on.

Mr. Pratte: May I ask Mr. Baldwin to reply to the question.

Mr. Schreyer: Before he does I want to say that I have the same financial statements. I do not think I am misreading them and my calculation shows that out of the \$54 million outlay for maintenance expansion at Dorval, certainly there is \$19 million that is allocated for 1969. Let us have some reconciliation of those figures.

[Interprétation]

sieur Pratte, d'expliquer un peu ce qu'Air Canada fera en 1969 à l'égard de la construction d'installations d'entretien à Montréal.

J'ai ici un document qui indique qu'Air Canada, par exemple, doit construire trois hangars, un hangar de trois places, à Dorval dont le coût total doit s'élever à \$19.5 millions de dollars environ. Au cours de l'année 1969, \$10.5 millions doivent être dépensés à cette fin et aussi il y a d'autres prévisions budgétaires pour les ateliers d'appui, les ateliers d'entretien, les ateliers d'unité, les bureaux, etc. Pour tout résumer, aux fins d'entretien et de l'expansion des installations, il y a une prévision statutaire de \$53.8 millions dont environ \$20 millions sont destinés à être dépensés au cours de l'année financière 1969, ceci d'après un document d'Air Canada. A la lumière de ceci, j'aimerais avoir une explication quant à la raison pour laquelle un de vos fonctionnaires aurait dit, il y a quelques semaines, qu'Air Canada aurait vraiment l'intention de dépenser seulement 12 millions cette année à Dorval.

M. Pratte: De quel fonctionnaire s'agit-il?

M. Schreyer: Je me fonde sur une nouvelle et je pourrais, si vous le voulez, lire le paragraphe du journal en entier.

Du *Winnipeg Free Press*, du 25 avril 1969, et je cite:

«Un fonctionnaire d'Air Canada, à Montréal, a nié, vendredi, une accusation de la part de M. Osler, député de Winnipeg-Centre, à l'effet que la ligne aérienne aurait induit en erreur le Parlement en maintenant des dépenses pour l'entretien à Dorval. M. Osler avait dit que sur la somme de \$54 millions à être dépensée en 1969, en examinant la comptabilité de la ligne aérienne, on indiquait que \$22 millions seraient directement affectés à l'amélioration des ateliers de réparation. Le porte parole d'air Canada a dit, au cours d'une entrevue au téléphone qu'on se proposait de dépenser \$12.5 millions à Dorval et que le député de Winnipeg avait mal lu l'état financier... » etc.

M. Pratte: Est-ce que je pourrais demander à M. Baldwin de répondre à la question?

M. Schreyer: Auparavant, je voudrais dire que j'ai les mêmes états financiers. Je ne crois pas qu'à leur lecture, mes calculs indiquent que sur le somme de \$54 millions prévus pour l'expansion de l'entretien à Dorval, il y a certainement \$19 millions pour l'année 1969. Et maintenant essayons de concilier un peu les chiffres.

[Text]

Mr. Osler: Could I add something to perhaps clarify one little thing. It is my belief that I was perhaps inadvertently misquoted when I said \$54 million to be spent in 1969, because this particular sheet, I do not think, reveals that. I think it reveals that the upcoming plans which probably apply for your five-year planning period of \$54 million, of which a percentage would be spent in 1969. This was my understanding of my reading of the document, but there was a misunderstanding in the quotation.

Mr. Chairman: Mr. Baldwin, would you answer this question?

• 1540

Mr. Baldwin: The actual expenditures that were listed for 1969 for Dorval, including both the maintenance base and plans for line maintenance hangar expansion are actual expenditures planned between \$12 million and \$13 million.

I should give a further breakdown if that would be helpful, Mr. Schreyer. There is approximately \$2,800,000 on what we call phase one of the major expansion. These were projects that were originally authorized in the 1968 budget but were late in starting and were therefore carried over for a start early this year relating to the power plant, the aircraft support shops and the radio and instrument shops.

I referred this morning to a planning figure which is involved in the major expansion plans of the overhaul base. That is another \$800,000. Carried over from the 1968 budget we have approximately \$9,850,000 in the budget this year relating to the new line maintenance hangar plans, plus minor items such as hydrant fuel positioning, new positions for hydrant fuel and so on. That is the actual 1969 expenditure expectation.

The total, I think I mentioned this morning, is an approximate total only for planning purposes for the overhaul base and was in the neighbourhood of \$30 million for expansion. This is for base facilities as well as a miscellaneous series of things, maybe roads, services, training buildings, offices, stores and a miscellanea, plus another amount originally listed at \$21 million for the line maintenance hangar, which project, as I indicated, is now under summary consideration in the light of how we divide things up from the line maintenance point of view between the

[Interpretation]

M. Osler: Est-ce que je pourrais poser une question supplémentaire, s'il vous plaît pour clarifier quelque chose. Je crois comprendre qu'on m'a peut-être mal cité quand j'ai dit que \$54 millions seraient dépensés en 1969, car je ne crois pas que cet état le montre. Je crois qu'elle indique que les projets à venir qui s'appliquent probablement sur une période quinquennale de planification de 54 millions de dollars, dont un certain pourcentage serait dépensé en 1969. C'est ce que j'avais compris à la lecture du document, mais il y avait un malentendu dans la citation.

Le président: Monsieur Baldwin, pourriez-vous répondre à cette question?

M. Baldwin: Les dépenses qui ont été énumérées pour 1969 pour Dorval, y compris la base d'entretien et le programme pour l'agrandissement du hangar de l'entretien des lignes, sont les dépenses réelles prévues entre 12 et 13 millions de dollars.

Je pourrais peut-être donner une ventilation encore plus détaillée, si vous le voulez, monsieur Schreyer. Il y a environ 2.8 millions de dollars qui seraient dépensés pour ce que nous appelons la tranche 1 des travaux principaux d'agrandissement. Certains projets avaient été autorisés dans le budget de 1968, mais qui ont commencé en retard et, par conséquent, ont été reportés au tout début de cette année. Ce sont des projets relatifs à la central d'énergie, aux ateliers de soutien des aéronefs ainsi qu'aux ateliers pour les instruments.

Ce matin, j'ai mentionné un chiffre de planification engagé dans les projets d'agrandissement principal de la base de réparation. Il s'agit encore une fois de 800 mille dollars. Reportés du budget de 1968, nous avons environ \$9,850,000 dans le budget cette année relatifs aux plans du nouveau hangar d'entretien de lignes, d'articles secondaires comme la mise en place de bornes à carburant, déplacement des bornes existantes, etc. Ce sont les dépenses réelles prévues pour 1969.

Le total, je pense que je l'ai mentionné ce matin, est un chiffre approximatif à des fins de planification seulement à l'égard de la base de réparation et se chiffrait à environ 30 millions de dollars pour l'agrandissement. C'est pour les installations de la base ainsi que pour une série de choses diverses comme peut-être les chemins, services, édifices de formation, magasins, bureaux, etc. En plus d'une somme additionnelle que l'on avait citée au début comme étant 21 millions de dollars pour le hangar d'entretien de lignes, lequel projet, comme je l'ai indiquée, fait l'objet

[Texte]

proposed new airport at Ste. Scholastique and Dorval.

Mr. Schreyer: So that your figures are \$30 million approximately for base expansion and \$21 million approximately for line maintenance expenses, and from the latter you must subtract something which will presumably be re-allocated to Ste. Scholastique.

Mr. Baldwin: It could be.

Mr. Schreyer: You do not know in what ratios?

Mr. Baldwin: Not yet.

Mr. Schreyer: Could we then have some indication of how this \$51 million, wherever it goes, will be expended in actual works over the next few years?

Mr. Baldwin: Because we are still in the planning stage we do not have an accurate breakdown as regards the individual component items. I could indicate that the power plant shop and the engine test cell are probably the two largest single components in that because of the very large problems associated with overhaul of the extremely large new engines coming in with the large badied aircraft. Apart from saying that that will be the largest single component, the rest of the sums have not been firmly allocated. Minor sums will go into such things as site preparations, carparks, building services and so on.

The overhaul shops will be a fairly expensive item in this picture. However, I think that the power plant shop and the engine test cell work would probably account for at least 35 per cent to 45 per cent of this. Again these are approximate planning figures at this stage.

Mr. Osler: Thirty-five per cent or 40 per cent of \$30 million?

Mr. Baldwin: Yes, of the \$30 million. It may be higher but this is an approximation.

Mr. Schreyer: Mr. Baldwin indicates that for this year there is to be between \$12 million and \$13 million actually expended for maintenance expansion. I too get that figure of \$13 million when I look at this budget sheet, but then I see some other items under

[Interprétation]

d'un examen sommaire dans l'optique de savoir comment nous divisons l'entretien de la ligne entre le nouvel aéroport projeté à Sainte-Scholastique et Dorval.

M. Schreyer: En d'autres termes, nos chiffres sont d'environ 30 millions de dollars pour l'agrandissement de la base, et environ 21 millions pour l'entretien de lignes. Et donc il faut soustraire quelque chose du dernier chiffre qui serait alloué à Sainte-Scholastique.

M. Baldwin: Cela se pourrait.

M. Schreyer: Vous ne savez pas dans quelles proportions?

M. Baldwin: Pas encore, non.

M. Schreyer: Est-ce que nous pourrions avoir une idée, dans ce cas-là, comment ces 51 millions de dollars seront vraiment dépensés pour exécuter de réels travaux au cours des quelques prochaines années?

M. Baldwin: Nous n'avons pas encore de ventilation précise quant aux éléments individuels, car nous sommes toujours à l'étape de la planification. Je pourrais peut-être dire que l'atelier de la centrale d'énergie et le compartiment d'essai des moteurs en sont probablement les deux principaux éléments simples en raison des grands problèmes qui découlent de la réparations à l'égard des nouveaux moteurs très grands et très puissants que contiendront les avions géants. Sans tenir compte que ce sera le plus grand élément simple, le reste des sommes n'a pas encore été fermement réparti. Des sommes mineures iront pour les préparations des emplacements, les parcs de stationnement, les services d'entretien des immeubles, etc.

Les ateliers de réparation constitueront un élément assez onéreux. Toutefois, je pense que les travaux pour l'atelier de la centrale d'énergie et le compartiment d'essai des moteurs constitueraient probablement au moins de 35 à 40 p. 100 de ce montant. Je répète que, à cette étape-ci, ce ne sont que des chiffres approximatifs de planification.

M. Osler: 35 ou 40 p. 100 de 30 millions de dollars?

M. Baldwin: Oui, de 30 millions de dollars. C'est peut-être un peu plus, mais c'est un chiffre approximatif que je vous donne.

M. Schreyer: Monsieur Baldwin indique que pour cette année il y aurait probablement un chiffre de 12 à 13 millions de dollars dépensés réellement pour l'expansion de l'entretien. Mois aussi, j'en arrive à ce chiffre de 13 millions de dollars lorsque j'examine

[Text]

maintenance allocated to Dorval which increase the total by approximately \$6 million. If you like I can quote them.

Mr. Baldwin: I do not know what the sheet is.

Mr. Schreyer: I do not have other copies with me but I will leave this one with you at the conclusion of my questioning.

In addition to the 13 million which you referred to, I see relocation of shop equipment, budget number BG-9, \$118,000; one hangar bay, Dorval, BG-11; maintenance, \$1,300,000 for 1969; a new power plant overhaul shop, Dorval, \$2,900,000 for this year, and so on, giving an additional amount of \$6,500,000 which when you add to the \$13 million...

Mr. Baldwin: The new power plant overhaul shop sounds as though it is a summary of the \$2,800,000 figure I already quoted to you because this is for expansion of overhaul shops and existing power plants. There may be some duplication in the figures you have. I would not be sure.

Mr. Schreyer: I am not in the position to dispute your figures nor do I particularly want to dispute them. I am only making reference to a document which I think you will recognize as your own. May I pass it on?

Just leaving that in abeyance for the moment, Mr. Chairman, could Mr. Baldwin indicate the precise use to which some of these new major facilities will be put? For example, referring to the one that is first on the list, the three-hangar bay in Dorval, what kind of aircraft will be serviced and/or overhauled in that new facility? Is that for jumbos exclusively?

Mr. Baldwin: It will handle general aircraft but it is primarily for the jumbos because we are virtually at capacity now in the existing Dorval facilities in terms of DC-8s and DC-9s. A hangar bay will be built large enough to handle any we have on order but it will be multi-use.

Mr. Schreyer: Of the money being expended this year and over the next few years for line maintenance and maintenance base expansion, are any of these new facilities to overhaul or maintain craft like DC-8s, DC-9s,

[Interpretation]

le budget. Mais ensuite je vois d'autres articles sous l'entretien qui sont attribués à Dorval, ce qui augmente le total d'environ 6 millions de dollars. Si vous voulez, je pourrais vous les donner.

M. Baldwin: Je ne sais pas de quelle feuille il s'agit.

M. Schreyer: Je n'ai pas d'autre copie avec moi, mais je pourrais vous laisser celle-ci à la fin de mon interrogatoire. Je m'en servais pour poser mes questions. En plus des 13 millions de dollars dont vous avez parlé je vois: déplacement du matériel d'atelier, numéro de budget BG-9, \$118,000; emplacement de hangars, à Dorval, BG-11, \$113,000; entretien, 1.3 million de dollars en 1969; nouvel atelier de réparation de la centrale d'énergie, à Dorval, 2.9 millions de dollars pour cette année, etc., ce qui donne une somme additionnelle de 6.5 millions de dollars, et si vous ajoutez cela aux 13 millions de dollars...

M. Baldwin: Le nouvel atelier de réparation de la centrale d'énergie donne l'impression qu'il s'agit du chiffre de 2.8 millions que je vous ai déjà cité car il s'agissait justement de l'agrandissement d'ateliers de réparation et des centrales d'énergie actuelles. Il y a peut-être chevauchage dans les chiffres que vous avez. Je n'en serais pas sûr.

M. Schreyer: Je ne suis pas en mesure de discuter de vos chiffres et je ne voudrais pas le faire non plus. Je ne mentionne que le document que vous reconnaissez comme étant le vôtre. Puis-je vous le passer?

Si nous laissons cette question en suspens pour le moment, monsieur le président, est-ce que M. Baldwin pourrait m'indiquer l'usage précis qu'on fera... de ces nouvelles installations principales. Par exemple, prenons le premier sur la liste, l'espace pour trois hangars à Dorval, quels genres d'aéronefs seront desservis ou remis en état à ce nouvel aménagement? Est-ce qu'il s'agit des aéronefs géants seulement?

M. Baldwin: Les avions en général, mais tout particulièrement les géants, car nous sommes pratiquement à pleine capacité aux installations actuelles de Dorval, en fonction des DC-8 et des DC-9. Les hangars seront construits assez grands pour ceux que nous avons commandés, mais ils seront à usages multiples.

M. Schreyer: De toutes les sommes qui seront dépensées cette année et au cours des quelques prochaines années pour l'entretien de la ligne et l'agrandissement de la base d'entretien, est-ce que certaines de ces nou-

[Texte]

propeller craft? Or do you have sufficient space at Dorval at the present time to service and overhaul DC-8s and DC-9s?

Mr. Baldwin: We are crowded for space at the present time for the DC-9s and DC-8s. We are accommodating more DC-8s and DC-9s than we had originally forecast several years ago, in fact, but the basic reason for the new expansion is the new fleet orders that have emerged in 1968 and 1969 and the Boeing 747 and the Lockheed L-1011 TriStar.

Mr. Schreyer: Those are the jumbos, I gather.

Mr. Baldwin: What we call jumbos and large bodied aircraft—the two different types.

Mr. Schreyer: These would be larger than a DC-8 stretch?

Mr. Baldwin: Substantially.

Mr. Schreyer: It is important to verify this point also. Is the definite intention of Air Canada to overhaul its new jumbo aircraft at Dorval and exclusively at Dorval?

Mr. Baldwin: Yes, with the exception of certain component parts or subparts that may be subcontracted out to various locations.

Mr. Osler: Could that point be clarified? To my knowledge—and I presume to Mr. Schreyer's, too—there was what appears to have been misleading information going around the circuit last summer to the effect that a great deal of subcontracting work was being sent, for instance, to a place in Florida, I believe it was. When you tracked it down you found that wherever it was, it was a specialist operation to which all the major airlines sent this particular component part once every 10,000 or 15,000 hours or something and it was a perfectly regular thing with not very much money involved in it anyway.

Is this the kind of thing you mean when you say with the exception of some things that may be sent out to be subcontracted?

Mr. Baldwin: Basically, yes. There will always be some special components that will go to an outside place because of the situation you describe, plus the fact which I would like

[Interprétation]

velles installations serviront à remettre en état ou à entretenir des aéronefs comme les DC-9, les DC-8, les avions populaires? Ou avez-vous suffisamment d'espace, à Dorval à l'heure actuelle, pour desservir et remettre en état des DC-9 et des DC-8?

M. Baldwin: Nous sommes à l'étroit, à l'heure actuelle pour les DC-9 et DC-8. Nous prenons soin de plus de DC-8 et de DC-9 à l'heure actuelle que nous l'avions prévu il y a sept ans, de fait, mais les raisons fondamentales pour la nouvelle expansion, ce sont les commandes de nouvelles flottes qui sont sorties en 1968 et en 1969, le Boeing 747 et le TriStar Lockheed L-1011.

M. Schreyer: Ce sont ceux que nous appelons géants, je crois.

M. Baldwin: Ce que nous désignons comme étant les géants et les aéronefs à grande carlingue sont deux types différents.

M. Schreyer: Il serait plus grand que le DC-8 allongé.

M. Baldwin: Oui, de beaucoup.

M. Schreyer: J'aimerais beaucoup vérifier ce point-ci aussi. Est-ce l'intention d'Air Canada, de façon définitive, de remettre en état les nouveaux aéronefs géants à Dorval, et exclusivement à Dorval?

M. Baldwin: Oui, à l'exception peut-être de certaines pièces composantes ou certaines autres pièces et qui pourraient peut-être être données en sous-contrat à divers endroits.

M. Osler: Est-ce qu'on pourrait éclaircir ce point? A ma connaissance, et je présume à la connaissance de M. Schreyer aussi, il y avait ce qui semble être des renseignements fautifs qui circulaient l'été dernier à l'effet que beaucoup de travaux sous-traités étaient envoyés à un endroit en Floride, je crois. Et alors, quand on vérifiait, on trouvait, peu importe où cela se trouvait, il s'agissait d'une opération spécialisée où toutes les lignes aériennes principales envoyaient cette pièce composante à tous les 10,000 ou 15,000 heures par exemple, ce qui était une chose régulière qui ne comportait pas beaucoup d'argent.

Est-ce le genre de choses que vous voulez dire quand vous dites «sauf certaines choses qui pourraient être envoyées en sous-contrat»?

M. Baldwin: Au fond, oui. Il y aura toujours des pièces composantes particulières qui seront toujours envoyées à l'extérieur en raison de ce que vous dites, plus le fait que

[Text]

to put on record that we have also agreed, in the case of Northwest Industries Ltd., to do our best to discuss with them whether there are special aptitudes and skills they would have in Winnipeg that could be used for any of the work that we may develop, whether it is related to the current aircraft or the future ones.

Mr. Schreyer: Mr. Baldwin, on April 1 I asked the then Minister of Transport, Mr. Hellyer, what the plans were with respect to providing maintenance and overhaul facilities at Ste. Scholastique. His reply was to the effect that it was the intention to ferry, I repeat, ferry, all aircraft from Ste. Scholastique to Dorval in the case of those aircraft that required extensive maintenance or overhaul work. I gather from your reply this morning that this is not the intention; in fact, what will be done will be a very precise arrangement of flight schedules for the aircraft so that when they are due for overhaul they will fly into Dorval as part of a commercial run. Is that correct?

Mr. Baldwin: We believe this is feasible. This is our plan.

Mr. Schreyer: You would not want to say that from time to time it might be necessary to ferry?

Mr. Baldwin: There might be the occasional instance, but our operational planners have reached the conclusion that the scheduling plan can be developed in a manner which would and should make this unnecessary.

Mr. Schreyer: At the moment your plans are firm not to proceed with the construction of any base overhaul facility at Ste. Scholastique?

Mr. Baldwin: That is correct, in terms of a base overhaul facility.

Mr. Schreyer: That is all for now.

The Chairman: Mr. Horner, do you have a question?

Mr. Horner: I have a quick question. I was interested in what I thought was the answer to a question this morning with regards to the purchase of new airplanes. I understand that you pay the sales tax to the provincial government on these airplanes when you buy them?

Mr. Pratte: I just corrected my answer to that question which was put to me by Mr. Schreyer. I said that we were not paying the sales tax on the purchase price of aircraft delivered at Dorval, but we have to pay

[Interpretation]

j'aimerais voir inscrit au procès-verbal, que nous avons convenu également, dans le cas de la Northwest Industries Ltd., de discuter de notre mieux avec eux, qu'il y ait ou non des aptitudes et métiers spécialisés qu'ils auraient à Winnipeg, et qui pourraient servir au travail que nous pouvons élaborer, qu'il soit ou non relié aux aéronefs actuels ou futurs.

M. Schreyer: Monsieur Baldwin, le 1^{er} avril, j'avais demandé au ministre des Transports, M. Hellyer, où en étaient les projets quant aux hangars d'entretien et de réparation à Sainte-Scholastique. Il m'a répondu qu'on avait l'intention de transporter tous les avions de Sainte-Scholastique à Dorval au cas où ils aient besoin de beaucoup d'entretien ou de réparations majeures. J'ai cru comprendre, d'après votre réponse ce matin, qu'Air Canada n'a pas l'intention de procéder ainsi; en fait, il y aura un horaire bien déterminé pour les avions, qui, lorsque viendra le moment de l'entretien, effectueront un vol commercial sur Dorval.

M. Baldwin: Nous croyons que c'est faisable. Oui, c'est d'ailleurs notre projet.

M. Schreyer: Voulez-vous dire que de temps à autre il serait peut-être nécessaire de transporter un avion?

M. Baldwin: Exceptionnellement, mais d'après nos planificateurs, il serait possible d'avoir des horaires qui permettraient d'éviter cela.

M. Schreyer: A l'heure actuelle, vous êtes bien décidés à ne pas avoir de base d'entretien à Sainte-Scholastique?

M. Baldwin: C'est cela, aucune base d'entretien.

M. Schreyer: C'est tout pour l'instant.

Le président: Monsieur Horner, avez-vous une question?

M. Horner: Une brève question. Elle porte sur ce que croyais être une réponse à une question posée ce matin à l'égard de l'acquisition de nouveaux avions. Si j'ai bien compris, vous payez la taxe de vente provinciale sur les avions que vous achetez?

M. Pratte: J'ai répondu à cette question, qui m'avait été posée par M. Schreyer. J'ai dit que nous ne payions pas la taxe de vente sur les avions livrés à Dorval mais il nous faut payer des droits d'usagers pour tous les

[Texte]

usage tax based on a formula on all flights flown within the Province of Quebec. For instance, we are paying a usage tax on the flight Montreal-Quebec-Seven Islands and return, but we are not paying a usage tax on the flight Montreal-Quebec-Fredericton-Saint John, New Brunswick. If the flight is completed within the Province of Quebec we pay usage tax; if it is a flight that is going out of Quebec we do not pay a usage tax.

Mr. Horner: Therefore, you do not pay a sales tax, do you?

Mr. Pratte: No, but a usage tax is imposed under the same Act as a sales tax. It is not paid upon delivery of the aircraft on the basis of the purchase price of the aircraft when we take delivery of it. The usage tax is applicable whether we take delivery of the aircraft within Quebec or outside of Quebec.

Mr. Horner: It is only paid on flights originated and completed in the Province of Quebec.

Mr. Pratte: That is right.

The Chairman: Mr. Perrault, do you have some questions on finance?

Mr. Perrault: Yes, I have a comment I would like to make on the Annual Report for 1968.

The Chairman: You could make it on finances or you could make it in other places.

Mr. Perrault: I have a series of questions I want to ask in addition.

The Chairman: On finance?

Mr. Perrault: My first question relates to finance, yes.

The Chairman: Go ahead.

Mr. Perrault: Mr. Chairman, this is a most attractive 1968 Annual Report but I rather think it is misleading. You suggest in the second paragraph on page 3:

Net income after tax amounted to \$8,184,000 and return on investment reached 6.3 per cent. Comparable 1967 results were \$3,547,000 and 5.2 per cent.

I suggest to you that if you refer to page 20, there is a paragraph at the top of the page which suggests that the results are not comparable with 1967 at all, because you say under the heading:

"Depreciation and Obsolescence"

Depreciation lives of 13 of the Vanguard aircraft, formerly planned to attain residual value at December 31, 1968, have

[Interprétation]

vols que nous effectuons dans les limites de la province de Québec. Par exemple, nous payons un droit d'usager pour le vol Montréal-Trois-Rivières-Québec-Sept-Îles et retour, tandis que nous ne payons rien pour le vol Montréal-Québec-Fredericton-Saint-Jean, N.-B. et retour. S'il s'agit d'un vol qui aboutit au Québec, nous payons un droit; si le vol se termine à l'extérieur de la province, nous ne payons pas de droit d'usager.

M. Horner: Vous ne payez donc pas de taxe de vente?

M. Pratte: Non, mais les deux tombent sous l'effet de la même loi. Ce droit n'est pas payé à la livraison de l'appareil, d'après son prix d'achat. Le droit d'usager est payable même si nous prenons livraison de l'avion à l'extérieur du Québec.

M. Horner: Et ce droit n'est payé que pour les vols dont la destination et le point d'origine sont à l'intérieur du Québec.

M. Pratte: C'est exact.

Le président: Monsieur Perreault, vous aviez des questions sur les finances.

M. Perrault: Je voudrais faire un commentaire sur le rapport annuel de 1968.

Le président: Vous pourriez le faire à propos des finances ou à une autre occasion.

M. Perrault: J'aurais en outre toute une série de questions à poser.

Le président: Sur les finances?

M. Perrault: Oui, ma première a trait aux finances.

Le président: Allez-y.

M. Perrault: Votre rapport annuel sur 1968 est très attrayant mais il est assez trompeur. Au deuxième paragraphe, à la page 3, vous dites:

Le bénéfice, l'impôt déduit, a atteint \$8,184,000 et le rapport de rentabilité, 6.3 p. 100. Les chiffres de 1967 étaient de \$3,547,000 et 5.2 p. 100 respectivement.

Si vous regardez à la page 20, vous verrez en haut de la page que les résultats ne sont pas comparables à ceux de 1967, car vous dites sous la rubrique «dépréciation»:

Le délai d'amortissement de 13 des Vanguard qui, d'après le programme antérieur, devaient atteindre leur valeur résiduelle le 31 décembre 1968, a été prolongé jusqu'aux nouvelles dates prévues

[Text]

been extended to coincide with their respective proposed revised service dates running through 1971.

Then you talk about the Viscount aircraft to be fully depreciated eliminating their residual value, and they are going to be written off by 1971.

As a result of these decisions depreciation expense in 1968 was reduced by \$5,350,000 thereby producing an improvement in net income after tax of \$2,675,000.

In other words, your result is not comparable with 1967. It is more like \$5,509,000 of net income if you compare it with the same basis of depreciation employed in 1967. You indicate a big technical improvement in Air Canada's performance, but I suggest to you that it is not a comparable situation in the area of depreciation, that in 1969, 1970 and 1971 your net income result will be affected adversely in a corresponding sense. Depreciation not taken in 1968 has to be taken in 1969, 1970, and 1971. I simply wanted to clear that point on whether or not you agree with me that perhaps it was unfortunate that the word "comparable" was employed in this Report?

Mr. Pratte: No, I think that I do agree with you that the depreciation policy was changed, but I think the result is comparable to the extent that we are comparing net income after tax and return on investment.

Mr. Perrault: Yes, but if you move the goal posts in a football game over a 12-month period you cannot say that it is a comparable Grey Cup football game. I am suggesting that, using a rather extreme analogy.

An hon. Member: What is football?

Mr. Perrault: When we have here this spectacular result which was widely advertised in the country that there has been a 131 per cent increase in net income in 1968 over 1967, I suggest merely that it is not comparable because you have changed your method of depreciation with respect to the Viscount and Vanguard aircraft. That is the point I was trying to make.

Mr. Pratte: Of course, you are entitled to your opinion, certainly.

Mr. Perrault: I have had experience with a few provincial budgets where the same tactic is often employed. I am not suggesting that there is a deliberate attempt here to mislead the public, but I suggest to you that the person who prepared the Report may have let his enthusiasm run away with him.

[Interpretation]

pour leur retrait du service, lesquelles s'échelonnent jusqu'à 1971 inclusivement.

Quant aux appareils Viscount, ils seront soumis à un amortissement intégral qui sera terminé en 1971 et ne laissera subsister aucune valeur résiduelle.

Ces dispositions ont eu pour effet de réduire de \$5,350,000 les dépenses d'amortissement en 1968, ce qui s'est traduit par une augmentation de \$2,675,000 du bénéfice, après impôt.

En d'autres termes, le résultat n'est pas comparable à 1967. Il se rapproche davantage des \$5,509,000 de bénéfices nets si on le compare au même amortissement qu'en 1967. Vous signalez une amélioration technique considérable du rendement d'Air Canada mais je soutiens qu'il ne s'agit pas d'une situation comparable en ce qui concerne l'amortissement, et qu'en 1969, 1970 et 1971 le revenu net sera affecté de la même façon critique. L'amortissement qui ne se manifeste pas en 1968 se manifestera en 1969, 1970 ou 1971. Je voulais simplement mettre les choses au point. Ne trouvez-vous pas regrettable qu'on ait employé le terme «comparable» dans le rapport?

M. Pratte: Non. Je crois effectivement que la politique relative à l'amortissement a été changée mais je crois que les résultats sont comparables, en ce sens que nous comparons les revenus nets après l'imposition et après le calcul des rendements d'investissements.

M. Perrault: Oui, mais si vous déplacez l'objectif après la joute de la Coupe Grey, il est impossible d'établir une comparaison avec le jeu de l'année suivante. C'est peut-être un exemple extrême.

Une voix: Qu'est-ce que le football?

M. Perrault: Ce résultat assez spectaculaire qui a reçu beaucoup de publicité à travers le pays: il y aurait eu une augmentation de 131 p.100 des revenus nets en 1968 par rapport à 1967; je soutiens qu'on ne peut établir de comparaison, étant donné que vous avez changé de méthode d'amortissement pour les Viscount et les Vanguard. C'est ce que je voulais dire.

M. Pratte: Évidemment, vous avez droit à votre opinion.

M. Perrault: Oui, j'ai eu l'expérience de quelques budgets provinciaux où on emploie souvent la même tactique. Je ne dis pas qu'on essaie délibérément d'induire le public en erreur, mais je vous dis que celui qui a préparé le rapport a peut-être été un peu trop enthousiaste.

[Texte]

Mr. Pratte: I do not think it would be right to say that this was a tactic that was used to improve the financial result in any way, shape, or form.

Mr. Perrault: This is exactly what I said. I am not suggesting this was done deliberately. I am suggesting that the person who prepared the report simply should not have used that word "comparable".

May I proceed with other questions, Mr. Chairman?

The Chairman: Later on, after this item. Mr. Rock.

Mr. Rock: Mr. Pratte, shares were issued to CNR for \$5 million and those are the only shares that have been issued for Air Canada.

Mr. Pratte: That is right, sir.

Mr. Rock: According to your financial statement, you have notes and debentures of \$392,826 million. You pay an interest on the debt of \$18,247 million. You show a profit this year of \$8,184 million. According to the amount of shares you have, the amount of debt, and so on, you have a ratio of about 1 to 70. That is a big ratio. No free enterprise system works on that type of ratio. Mind you, I am not criticizing. I am saying the reverse of my friend, Mr. Perrault. I suggest that actually if this was a free enterprise system and instead of bond issues these were shares, you would be showing a profit of \$34 million.

Mr. Pratte: I think I agree with you that we definitely are undercapitalized. In effect, a good deal of what is shown as notes and debentures in practice has always been considered permanent capital because it is impossible to think that we can run an airline with a permanent capital of \$5 million.

Mr. Rock: Yes, I know, and I have seen

• 1600

this off and on every time—the same \$5 million. I am very unhappy about that because I do believe in the free enterprise system. I think that we are just fooling ourselves in the system that we are running today in Air Canada. I think it should be run something like the Bell Telephone Company where employees and Canadians generally can buy shares, thereby reducing the debt. I think if we did something like that we would be showing a profit of about \$34 million—and I think that on the \$34 million the federal government would take a bigger tax cut out of you.

[Interprétation]

M. Pratte: Je ne crois pas qu'il serait bon de dire qu'il s'agit d'une tactique pour essayer d'améliorer la situation financière.

M. Perrault: C'est ce que j'ai dit. Je ne veux pas dire que cela a été fait délibérément. Je dis tout simplement que la personne qui a rédigé le rapport n'aurait pas dû employer le terme «comparable».

Puis-je poser d'autres questions?

Le président: Un peu plus tard. Monsieur Rock.

M. Rock: Monsieur Pratte, des actions ont été émises pour le CN au montant de 5 millions de dollars; celles-ci sont les seules qui aient été émises pour Air Canada.

M. Pratte: C'est exact.

M. Rock: Et d'après votre état financier, vous avez des bons de caisse et des obligations non garanties de \$392,826,000. Vous payez un intérêt sur la dette de \$18,247,000. Vous indiquez un profit cette année de \$8,184,000. D'après le nombre d'actions et les dettes que vous avez, le rapport est de 1 sur 70. C'est un rapport élevé. Aucun système de libre entreprise ne s'accommode d'un tel rapport. Je ne critique pas. Je dis justement le contraire de ce que M. Perrault disait. Je constate qu'en fait s'il s'agissait d'une entreprise privée, au lieu d'avoir des obligations il y aurait des actions, vous auriez un profit de 34 millions de dollars.

M. Pratte: Je suis d'accord que nous n'avons pas suffisamment souscrit d'actions, mais en fait une bonne partie des bons de caisse et des obligations non garanties ont toujours été considérées, en pratique comme capital permanent. Il est impossible effectivement d'exploiter une ligne aérienne avec un capital permanent de 5 millions de dollars.

M. Rock: Oui, je sais. J'ai souvent vu le

même chiffre de 5 millions de dollars. Je n'en suis pas du tout satisfait car je crois à la libre entreprise. Je crois que le système que nous employons à Air Canada n'est pas satisfaisant. On devrait l'administrer à la manière de la compagnie de téléphone Bell, où les employés et les Canadiens peuvent acheter les actions ce qui réduit les dettes. Si nous le faisons, nous aurions alors à indiquer un profit de \$34 millions de dollars et sur cette somme, le gouvernement fédéral vous prendrait peut-être un plus gros morceau en impôts.

[Text]

Mr. Pratte: Well, I can tell you that in the plans we are discussing with the officials of the Department of Finance we are attempting to achieve a better ratio between our debt and our capital.

Mr. Rock: Does this mean, Mr. Pratte, that you intend to break away from the CNR, I hope, and go on your own, with your own bond issues and your own shares being sold to the employees and to the Canadian public?

Mr. Pratte: Well there are many points in your question but with respect to our relationship to the CNR, I was reading the other day in *Hansard* a speech by Mr. Howe in 1950 where he said that the time had come for Air Canada no longer to be entirely owned by the CNR—and I fully agree with Mr. Howe.

Mr. Rock: Good.

On another subject matter, what amount is estimated for facilities at Ste. Scholastique? I am not talking about the overhaul basis, which was the other question. Have you provided an amount for Ste. Scholastique?

Mr. Baldwin: Not specifically as yet because the announcement had not been made about Ste. Scholastique when the capital budget for 1969 was prepared and it is the particular point in relation to line maintenance figures, if they add amounts at Dorval, that is now under review in light of the amounts put on Ste. Scholastique. So we cannot give you a firm answer yet.

Mr. Rock: There were questions before about the Moscow flight but no one asked how that is panning out as far as profit is concerned, or is it?

Mr. Pratte: Well, on the Moscow-Copenhagen service, after direct cost, we incurred a loss of \$243,837, in 1967.

Mr. Allmand: Do you do any cargo business on that run to Moscow?

Mr. Baldwin: A small amount but not too much—it is very limited.

Mr. Allmand: Most of the traffic is passenger?

Mr. Pratte: Now the same figure for 1968, loss after direct cost, is \$188,568.

Mr. Rock: That has been reduced then?

Mr. Pratte: That is right.

[Interpretation]

M. Pratte: C'est une question qui fait l'objet de discussions avec les responsables du Ministère des Finances. Nous essayons d'arriver à un meilleur rapport entre notre capital et nos dettes.

M. Rock: Cela veut dire, monsieur Pratte, que vous avez l'intention de vous séparer du National Canadien et de partir en tant que Air Canada avec vos propres obligations et vos propres actions vendues aux employés et au public canadien.

M. Pratte: Il y a bien des points dans votre question, en ce qui concerne notre rapport avec le National Canadien, je lisais l'autre jour le discours de monsieur Howe en 1950 dans le «Hansard» où il disait que le moment était venu où Air Canada ne pouvait appartenir au National Canadien. Je suis entièrement d'accord avec monsieur Howe.

M. Rock: Sur un autre sujet. Quelles sont les estimations pour les installations de Ste-Scholastique? Je ne parle pas d'une façon globale, mais avez-vous prévu une somme fixe pour Ste-Scholastique?

M. Baldwin: Pas encore, parce que l'on n'avait pas encore annoncé l'aéroport de Ste-Scholastique lorsque nous avons prévu notre budget pour 1969. Donc nous sommes en train de ré-examiner les chiffres à la lumière de cette nouvelle information. Je ne peux rien dire de plus précis.

M. Rock: J'ai des questions concernant le vol à Moscou, mais personne n'a demandé s'il y a des profits.

M. Pratte: Le vol Moscou-Copenhague après les coûts directs, nous avons eu une perte de 243,837 dollars en 1967.

M. Allmand: Est-ce que vous emmenez du fret à Moscou?

M. Baldwin: En petites quantités, pas grand-chose. C'est très limité.

M. Allmand: La grande majorité du trafic est le trafic passager.

M. Pratte: Maintenant le même chiffre pour 1968, le déficit après les coûts directs s'élève à \$188,568.

M. Rock: C'est déjà moins élevé.

M. Pratte: C'est cela.

[Texte]

Mr. Rock: And you believe that it will be a profitable run eventually?

Mr. Pratte: We hope so.

Mr. Osler: My question has to do with Finance. I would like to get back to the question of routes and efficient use of aircraft.

You say:

• 1605

The large new multi-million dollar jet aircraft require much greater emphasis upon longhaul operations of profitability is to be achieved.

Yet, on page 22, the aircraft stage length in miles has not really increased greatly in the last three years—it has improved slightly each year in the last three years—and it is only approximately 140 miles more than it was in 1959 when you were using a different type of aircraft entirely. For that matter, your utilization per day has not increased at all over 1959. It has varied somewhat but it was 7.53 and it is now 7.55, so it is the same today as it was in 1959. In view of your statement and in view of the figures, have you any concrete plans for getting more utilizations out of those new aircraft? You probably will be all jet fairly soon and, presumably, you are trying to get your average route length up and your daily utilization of aircraft up.

Mr. Pratte: The way to do that of course is to have more and more direct flights, as much as traffic warrants, between two points, but this cannot be done unless you have the necessary traffic.

Mr. Osler: Right. But does it imply—and I do not mean this to be either a good thing or a bad thing—that your view of your domestic role may be changing or may have to change to keep yourselves technologically efficient?

In other words, in the day of the Lockheed 14, Toronto to Winnipeg was a long haul; today it is not efficient to use a DC8 between Toronto and Winnipeg but presumably it is efficient to use a DC9. What I am getting at is this. Have some of what we, the public, have taken for granted to be trunklines in Canada become in fact regional lines or supplementary lines, in view of the type of equipment that you are now buying and the need to get longer usage per day out of aircraft and longer route miles?

Mr. Pratte: At the present time we fully intend to continue to service the regional routes. However, the question you are posing runs into various problems in connection with

[Interprétation]

M. Rock: Croyez-vous que cela pourrait éventuellement être un service rentable?

M. Pratte: Je l'espère.

M. Osler: Ceci aussi a trait à la question financière. J'aimerais revenir aux routes et sur l'emploi efficace des aéronefs.

Vous dites quelque part ici que: «les nou-

veaux gros avions à réaction atteignent une rentabilité beaucoup plus élevée sur des services à longue distance». Néanmoins, à la page 22, la durée par mille à vrai dire n'a pas augmenté beaucoup depuis les trois dernières années. Elle s'est améliorée un peu chaque année et ne représente que 140 milles de plus qu'en 1959, lorsqu'on utilisait des types d'avions tout à fait différents. Votre utilisation par jour n'a pas augmenté beaucoup par rapport à 1959. Elle a varié de 7.53 à 7.55. Donc c'est la même chose aujourd'hui. En vue de votre déclaration et des chiffres que vous nous avez donnés, avez-vous des plans concrets pour une meilleure utilisation de ces avions? Il y aura probablement des services d'avions à réaction partout bientôt et en augmentant la longueur des étapes et l'utilisation quotidienne des avions.

M. Pratte: Pour faire cela il faut avoir de plus en plus de voies directes entre deux points, autant que possible, mais cela ne peut être fait à moins d'avoir le trafic nécessaire.

M. Osler: Est-ce que cela implique—je ne dis pas si c'est une bonne ou mauvaise chose—que le rôle national doit changer ou devra changer pour rester efficace du point de vue technologique?

En d'autres mots, à l'époque des Lockheed 14, Toronto-Winnipeg était une longue étape, et aujourd'hui ce n'est pas efficace d'utiliser un avion à réaction entre Toronto et Winnipeg. Probablement c'est efficace ou rentable d'utiliser un DC-9. Ce que je voudrais dire, ...est-ce que certaines lignes principales au Canada sont devenues des lignes régionales ou des lignes secondaires, en vue de l'équipement que vous achetez à l'heure actuelle et le fait qu'il soit nécessaire d'avoir une plus longue utilisation par jour et des trajets plus longs.

M. Pratte: Actuellement, nous avons l'intention de continuer à desservir les trajets régionaux, mais la question que vous posez amène toutes sortes de problèmes qui décou-

[Text]

the policy presently in force in respect of regional carriers—it has to do with the type of equipment that can be used effectively and profitably to service the regional routes as opposed to trunk routes.

Mr. Osler: If for example—I bring this out because it would affect my own home town—it looked to you as if Toronto-Winnipeg was not a good route mileage but Toronto-Calgary, Toronto-Edmonton was getting more into your depth—of course you already have direct service Toronto-Vancouver—was in line and kept your fleet better occupied, would you anticipate having a great deal of trouble with the public in withdrawing from some areas?

Mr. Pratte: Well, we certainly would not want to withdraw from Winnipeg.

Mr. Osler: So you can buy jet equipment that will fit into your fleet and get your mileage up at the same time. In other words, you can use the equipment enough because of its extra speed.

Mr. Pratte: That is the purpose of buying the stretched DC9—because they are more economical than the standard DC9.

The Chairman: Mr. Perrault, you have a supplementary?

Mr. Perrault: I have a supplementary on new equipment which was referred to by Mr. Osler.

I understand that Air Canada has on order a number of Boeing 747—Jumbo Jets and Lockheed TriStars—I think they are referred to in the report as Lockheed L-1011 TriStars. How much extra capacity will these aircraft bring in the way of additional seats to Air Canada—in other words the number of seats we have on order?

• 1610

Mr. Pratte: We have three Boeing 747s on order and each one of them carries 369 passengers, and then we have ten Lockheed L-1011s and each one of them carries 270 passengers.

Mr. Perrault: That is 2,700 seats on the Lockheed and about 1,000 seats more on the Boeing—3700 extra seats. Let me ask this question, Mr. Chairman, will this not in effect serve to accelerate—not in the physical sense—the obsolescence of the present fleet of aircraft? We have a substantial investment now in a fleet; do we not?

[Interpretation]

lent de la position des transporteurs régionaux et cela a trait au genre d'équipement qui peut être utilisé de manière efficace et rentable pour servir des routes régionales par rapport aux lignes principales.

M. Osler: Par exemple, prenons ma propre ville. Si à votre avis il semble que Toronto-Winnipeg n'est pas une longue étape mais Toronto-Calgary ou Toronto-Edmonton ou Toronto-Vancouver—celui de service direct—vous permet de vous occuper mieux de votre flotte, est-ce que vous pensez que vous auriez beaucoup de difficulté avec le public en vous retirant de certains endroits?

M. Pratte: Nous ne voulons pas nous retirer de Winnipeg, c'est évident.

M. Osler: Donc vous pouvez acheter des avions à réaction qui s'inséreront dans votre flotte et amélioreront votre milage en même temps. Autrement dit, vous vous servez de vos installations pleinement à cause de la vitesse supplémentaire.

M. Pratte: C'est pour cela que nous achetons les nouveaux DC-9 qui sont plus économiques que les DC-9 réguliers.

Le président: Monsieur Perrault, avez-vous une question complémentaire?

M. Perrault: J'ai une question supplémentaire au sujet présenté par M. Osler. Je crois comprendre qu'Air Canada a commandé des avions à réaction à grande capacité, des Boeing 747, des Turbo Jets et des Lockheed TriStars L-1011. Quelle est la capacité théorique, de combien de sièges seront augmentés le nombre de sièges dont on dispose actuellement.

M. Pratte: Nous avons commandé trois Boeing 747. Chacun transporte 369 passagers. Nous avons dix Lockheed L-1011 qui peuvent transporter 270 passagers.

M. Perrault: Cela fait 2,700 sièges sur les Lockheed et environ 1,000 sièges de plus sur les Boeing 747. On aurait 3,700 sièges supplémentaires.

[Texte]

Mr. Pratte: No, I do not think so, sir, because we plan to continue to use the DC-8 and the DC-9.

Mr. Perrault: Do you think that present traffic trends then justify this rather large increase in capacity?

Mr. Pratte: That is right. Otherwise we would not have committed ourselves to buy those aircraft.

The Chairman: Mr. Osler?

Mr. Osler: On page 19 of the Financial Statement, Source and Application of Funds, on the Source of Funds Sales of property and equipment \$4,985 million last year there was a sale of \$44,000, I guess. That is quite a jump. What would you have sold to give you a \$4.9 million intake of money.

Mr. Pratte: That was the sale of six DC-9 to Douglas aircraft, six short DC-9 which we sold back to them when we bought stretch DC-9 to replace them.

Mr. Osler: Thank you, how much of a licking would you have taken on that transaction?

Mr. Pratte: We sold them at the then depreciated book value.

Mr. Osler: In fact on your books, it cost you nothing?

Mr. Pratte: That is right.

Mr. Osler: Thank you. Dealing with "Purchase of property equipment", what is the difference between property and equipment? This is on the "Application of Funds" side again and that has gone up by \$20 million. Is there a difference?

Mr. Pratte: I asked the same question myself but I was told that this was strictly accounting terminology, because, of course, all equipment is property. I could give you a breakdown of the...

Mr. Osler: That is probably mainly aircraft purchases then, is it?

Mr. Pratte: Yes.

Mr. Osler: Thank you, I do not want to go into...

The Chairman: Could we take a step further to "Routes and Services" now?

Mr. Osler: I have more financial questions.

The Chairman: You have?

[Interprétation]

M. Pratte: Non, je ne pense pas, parce que nous pensons continuer à utiliser les DC-8 et les DC-9.

M. Perrault: Pensez-vous que la tendance actuelle du trafic justifie cette assez grande augmentation de la capacité?

M. Pratte: Oui, autrement, nous ne nous serions pas engagés à acheter ces avions.

Le président: Monsieur Osler?

M. Osler: A la page 19 de l'état financier de «provenance et emploi des fonds», sur la provenance des fonds, vente d'immeubles et de matériel: \$4,985,000 l'année dernière, j'imagine il y a eu une vente de \$44,000. C'est tout un saut. Qu'auriez-vous vendu pour faire avoir 4.9 millions de dollars?

M. Pratte: Cela provient de la vente de 6 DC-9 à Douglas Aircraft, de 6 DC-9 réguliers que nous leur avons revendus lorsque nous avons acheté le DC-9 allongé pour les remplacer.

M. Osler: Merci. Combien avez-vous perdu dans cette transaction?

M. Pratte: Nous les avons vendus au prix de dépréciation normale.

M. Osler: En fait, cela ne nous a rien coûté du point de vue comptable?

M. Pratte: C'est cela.

M. Osler: Merci. Dans le chapitre «Achats d'immeubles et de matériel», quelle est la différence entre immeubles et de matériel? Cela figure sous l'«emploi des fonds» et il s'est élevé de 20 millions de dollars. Y a-t-il une différence?

M. Pratte: J'ai posé la même question mais on m'a répondu que c'était des termes purement de comptabilité parce que tout le matériel fait partie des immeubles. Je pourrais vous donner une ventilation de...

M. Osler: Cela a probablement trait aux achats d'aéronefs, n'est-ce pas?

M. Pratte: Oui.

M. Osler: Merci, je ne veux pas aller...

Le président: Est-ce qu'on peut passer à «routes et services», maintenant?

M. Osler: J'ai d'autres questions d'intérêt financier.

Le président: Oui?

[Text]

Mr. Osler: Yes, please. Do we assume the one *Vanguard* you turned into a freighter has not worked out very well because it appears that you have turned no more *Vanguards* into freighters?

Mr. Pratte: Mr. Baldwin, I think, will answer that.

Mr. Baldwin: It has worked out very well in the sense that it served a useful purpose, but it is not as economic an aircraft used as a freighter as the DC-8's; therefore, it serves really as a standby reserve for our DC-8 freighters. It is still being used extensively.

Mr. Osler: As you phase the *Vanguards* out you have no plans to convert any more of them?

Mr. Baldwin: No, that is correct.

Mr. Osler: They just cannot match up with the new equipment?

Mr. Baldwin: That is correct.

Mr. Perrault: Mr. Chairman, may I ask a supplementary on equipment again?

The Chairman: Mr. Perrault?

Mr. Perrault: First of all, I do not want entirely to leave this matter of the additional seat capacity represented by these 3,700 additional seats. What are the effective dates of delivery for these aircraft? You are getting them over a fairly short period of time, relatively speaking. It says 1972 through 1974, but have you firmed the dates?

Mr. Baldwin: It is 1971 for the 747 and 1972 for the first 1011 spread over a roughly two to three-year period, is this correct? I think that is right.

Mr. Perrault: May I ask the question then, in terms of increase over the total present Air Canada seating capacity, what percentage increase does this increased number of seats represent?

Mr. Baldwin: This would take a little time to work out because during the same period we will be reducing seats by taking *Vanguards* and *Viscounts* out of service.

Mr. Perrault: How many seats do they have now in Air Canada? You have that figure, I presume?

Mr. Baldwin: We would have to add this up and do the calculation?

Mr. Pratte: Could we table that information after dinner?

[Interpretation]

M. Osler: Oui. Doit-on comprendre que le *Vanguard* que vous avez transformé en avion-marchandises n'a pas bien fonctionner parce qu'il semble que nous n'avez pas donné suite à cette pratique?

M. Pratte: M. Baldwin va répondre à cette question, je crois.

M. Baldwin: Cela a très bien marché dans le sens qu'il a été utile mais ce n'est pas un avion aussi économique pour le transport des marchandises que le DC-8. Ce n'est plus qu'un avion de réserve. Il est encore très utile.

M. Osler: Vous éliminez les *Vanguard* mais vous n'avez pas prévu la façon de les convertir?

M. Baldwin: C'est exact.

M. Osler: Ils ne peuvent concurrencer avec le nouveau matériel.

M. Baldwin: C'est exact.

M. Perrault: Puis-je poser une question complémentaire sur le matériel?

Le président: Monsieur Perrault.

M. Perrault: Je ne voudrais pas quitter cette question de la capacité de 3,700 sièges supplémentaires. Quelles sont les dates de livraison de ces avions? Vous les aurez dans une très courte période de temps. On indique qu'ils seront livrés entre 1972 et 1974, mais avez-vous fixé les dates?

M. Baldwin: En 1971 pour le 747 et en 1972 pour le premier 101, réparti sur une période de deux ou trois ans, n'est-ce pas? Je le crois.

M. Perrault: Puis-je le demander par rapport à l'augmentation de la capacité totale d'Air Canada, quelle est l'augmentation procentuelle que représente l'augmentation du nombre des sièges?

M. Baldwin: Il faudrait un certain temps pour établir cela, parce que pendant la même période, nous réduirons aussi le nombre des sièges en enlevant les *Vanguard*. et les *Viscount*.

M. Perrault: Combien de sièges ont-ils actuellement à Air Canada? Vous devez avoir ce chiffre.

M. Baldwin: Nous aurions à l'ajouter et à faire le calcul.

M. Pratte: Pourriez-vous nous fournir ces renseignements après le déjeuner?

[Texte]

Mr. Perrault: You do not have an approximate idea of the number of seats that you have aboard your airfleet? I should think that is a rather critical figure.

Mr. Pratte: We have it in available seat-miles.

The Chairman: Would you agree to leave the answer until after lunch, Mr. Perrault?

Mr. Perrault: Yes I would.

Mr. Pratte: The available seat-miles in 1968 were 9,716,545.

Mr. Perrault: That is seat-miles.

Mr. Pratte: That is on page 22.

Mr. Perrault: Number of places?

Mr. Pratte: You want the comparison by the number of places.

Mr. Perrault: No, I am interested in the number of seats represented in the present aircraft fleet.

Mr. Baldwin: We would have to do a little multiplication.

Mr. Perrault: Yes, I would be interested in knowing. Now, Mr. Chairman here Air Canada was...

The Chairman: Mr. Perrault, I think it is unfair for the member who has the floor, you asked for a supplementary question, but you kept the floor.

Mr. Perrault: Well it relates to aircraft...

• 1515

Mr. Osler: Mine do, too, I think, old boy. Could we get back to the utilization of aircraft again for the moment. You say that the new multi-million dollar jet aircraft require much greater emphasis upon longhaul operations if properly achieved. May we take that to mean Air Canada is intimately and personally interested then in adding to the gateways that exist in Canada, for instance, so you can get out of Winnipeg to Europe and pick up a lot of traffic from the centre of the continent and this sort of thing?

Mr. Baldwin: Where a fair reciprocal bargain can be made with the foreign country concerned by the government.

Mr. Mahoney: Mr. Chairman, on a point of order, I suppose almost any question could be financial in its implications but there are sev-

[Interprétation]

M. Perrault: Vous n'avez pas une idée approximative du nombre de sièges que vous avez à bord de vos avions. Je croirais que c'est un chiffre assez important.

M. Pratte: Nous l'avons en sièges-milles.

Le président: Accepteriez-vous de donner la réponse après le déjeuner?

M. Perrault: Oui.

M. Pratte: Le nombre de sièges-milles disponibles en 1968 s'élevait à 9,716,545.

M. Perrault: Ce sont les sièges-milles.

M. Pratte: Cela se trouve à la page 22.

M. Perrault: Le nombre de places?

M. Pratte: Vous voulez la comparaison au nombre de places.

M. Perrault: Non, je voudrais savoir le nombre de sièges dans la flotte actuelle.

M. Baldwin: Nous aurons une petite multiplication à faire.

M. Perrault: Oui, ce serait intéressant à connaître. Monsieur le président, Air Canada...

Le président: Monsieur Perrault, je crois que cela est injuste pour le député qui a la parole. Vous avez demandé de poser une question complémentaire et vous avez gardé la parole.

M. Perrault: Eh bien! Cela a trait aux aéronefs.

M. Osler: Est-ce que nous pourrions revenir à la question de l'emploi des aéronefs? Vous dites que le nouvel avion à réaction de plusieurs millions de dollars exige plus d'exploitation de longue distance, si c'est bien réalisé. Est-ce que cela veut dire qu'Air Canada est intéressée de très près à augmenter les ports d'accès au Canada de façon à pouvoir aller de Winnipeg en Europe, et de prendre beaucoup de trafic du centre du continent et ainsi de suite?

M. Baldwin: Où peut-on faire un accord réciproque intéressant avec le pays en question?

M. Mahoney: J'en appelle au règlement. Je suppose que toutes les questions se rattacheraient aux finances mais il y a plusieurs

[Text]

eral titles in here, I guess we all have questions on them, for instance, "Routes and Services", "Traffic", "The fleet", which we have discussed a great deal; "Personnel", "Industry Co-operation" and the "Future".

The Chairman: I agree with you, Mr. Mahoney.

Mr. Mahoney: Do you not think if we try to stick a little closer to the subheadings we might proceed more efficiently.

Mr. Perrault: We talk about routes, we all have questions about routes.

Mr. Osler: All right, that is my last question along that line anyway. I would like to go back to what Mr. Schreyer touched on, the matter of money being spent at the air base in Dorval. It is a particularly awkward question for some of us, as you can appreciate; I suggest it is less awkward for you people because you are new in your positions. However, it is a provable fact that Mr. McGregor said not very many years ago that it would cost no more than \$250,000 to upgrade Dorval sufficiently to handle all the foreseeable maintenance work that was required, overhaul work that was required. He said that before the Thompson Commission yet shortly thereafter he increased the amount to \$4 million.

Laying that aside this year on February 3, when Mr. Schreyer put a question to Mr. Hellyer, Mr. Hellyer presumably answering on the advice of Air Canada gave a figure of \$21 million, and then said in an offhand way that certain other requirements were presently under study, and these certain other requirements come to another \$30 million. So, the \$250,000 that Mr. McGregor used as evidence before a Royal Commission which made a final decision about closing the Winnipeg overhaul base, if it had not already been made, has turned into about \$54 million. Quite understandably, although you are in a dynamic business that changes from time to time, it seems to me the other side of that coin is that you should know your business. The President of the Company should not be that far out in his calculations, he must have envisaged that he would have maintenance work to do on other aircraft when he gave that \$250,000 figure. I wonder if this really means that members of Parliament or the government have any idea, or any possible way of knowing what in hell Air Canada is going to do in the way of its requirements for a maintenance base?

[Interpretation]

titres. J'imagine que nous avons toutes les questions par exemple sur «Routes et service», «Trafic», «Flotte», «Personnel», «Collaboration avec l'industrie» et «L'avenir».

Le président: Je partage votre avis, monsieur Mahoney.

M. Mahoney: Ne pensez-vous pas que cela irait mieux si on s'en tenait un peu aux rubriques.

M. Perrault: Parlons des routes. Nous avons tous des questions à ce sujet.

M. Osler: Très bien. Voici une dernière question dans cet ordre d'idée. Je voudrais revenir sur un point soulevé par monsieur Schreyer, la question de l'argent que l'on dépense à la base de Dorval. C'est une question assez gênante pour certains d'entre nous, comme vous pouvez vous en rendre compte, j'ose croire que cela l'est un peu moins pour vous qui êtes nouveau. C'est un fait que monsieur MacGregor a dit il n'y a pas tellement d'années, cela ne coûterait pas plus de \$250,000 pour améliorer Dorval suffisamment pour faire tout le travail d'entretien nécessaire. Il a dit cela devant la Commission Thompson et un peu plus tard, il a haussé cette somme à 4 millions de dollars.

En ne tenant pas compte de cette question cette année, le 3 février dernier, lorsque monsieur Schreyer a posé une question à monsieur Hellyer, celui-ci probablement de l'avis d'Air Canada, a donné un chiffre de 21 millions de dollars et il a dit au pied levé que d'autres exigences étaient actuellement à l'étude et qu'elles représenteraient quelque 30 millions de dollars. Ainsi, les \$250,000 que monsieur MacGregor a donné lors de la Commission royale d'enquête, qui a pris la décision de fermer toute la base de Winnipeg, si cela n'a pas déjà été fait, est passé maintenant à 54 millions de dollars. Il serait compréhensible, que bien que vous soyez dans une affaire très dynamique, qui change de temps en temps, il me semble que vous devriez connaître votre affaire. Le président de la société ne devrait pas être tellement éloigné de ses calculs. Il doit avoir envisagé qu'il y aurait du travail d'entretien à faire sur un autre aéronef, quand il a donné comme chiffre \$250,000. Je me demande si cela veut vraiment dire que les députés ou le gouvernement pourront éventuellement avoir une idée ou savoir ce qu'Air Canada a l'intention de faire en matière d'entretien?

[Texte]

Mr. Pratte: Mr. Chairman, as I do not know too much, as you can appreciate, about the air transportation business I will ask Mr. Baldwin to answer that question.

Mr. Baldwin: I am not sure that I can answer it effectively, Mr. Osler, again for reasons you indicated at the beginning.

Mr. Osler: Please may it be made abundantly clear that this is in no way personal.

Mr. Baldwin: That is right. The fact in so far as I am aware was that the evidence submitted to the Thompson Commission was at a time when the only aircraft in addition to the DC-8's and DC-9's that Air Canada was aware of, because they were the only ones available, were the supersonics. The answer then, must be that your forecasting in aviation in terms of your equipment requirements is a very chancy business because things happen very rapidly.

It was only in 1967 that the word came through regarding the detailed briefing on the Boeing 747 Jumbo Jet. It was not an aircraft, at the time of the Thompson Report, but appeared later. When it came along, the air bus or the Trijet had not yet appeared over the horizon. It came later so that as these changes in technology develop—and they develop very suddenly and rapidly at times—your planning can be thrown badly out of kilter. I am speaking from what I know of the past record rather than direct experience, but as I understand it the information at the time of the Thompson Report was that the only aircraft which Air Canada had in mind were the 8s and the 9s. Subsequently, these new large bodied aircraft appeared and required a change in plans. There is now a lot of talk about STOL and VTOL types, but there is no really large economic operationally efficient aircraft that is even on a paper-design basis in this regard. However, within the next two or three years, if a design were produced and the airlines were satisfied that there would be a good STOL type aircraft which could be used by Air Canada, it would throw our present planning out of kilter. We might suddenly find that we wanted to buy less of some types, and move into a new area to start a new planning cycle. As I see it this is part of the problem.

Mr. Osler: Would I not be fair if I suggested that the figures which were used at the time would be the most conservative figures possible? When I was in the air force at the Staff College in 1943 we signed Official Secrets

[Interprétation]

M. Pratte: Monsieur le président, étant donné que je ne suis pas très sûr de l'affaire du transport aérien, je vais demander à monsieur Baldwin de répondre à cette question.

M. Baldwin: Je ne suis pas sûr de pouvoir répondre très exactement, monsieur Osler, pour des raisons que vous avez indiquées au début.

M. Osler: Veuillez comprendre une fois pour toutes que cela n'est pas personnel.

M. Baldwin: C'est juste. En fait, jusqu'à présent, les témoignages qui ont été soumis lors de la Commission Thompson l'ont été à l'époque où les seuls avions, à part les DC-8 et les DC-9, qu'Air Canada avait en tête, parce que c'était les seuls disponibles, c'étaient les avions supersoniques. Je pense que la réponse était que vos prévisions en matière d'avion relatives aux exigences de matériel sont très incertaines, parce que les choses se passent très rapidement.

C'est seulement en 1967 que nous avons pris connaissance du mémoire sur le Boeing 747, l'avion à réaction géant. Cela n'existait pas au moment de la Commission Thompson. Quand il a été annoncé, l'aérobuse ou l'avion à trois réacteurs n'était pas encore en marche. Cela est venu plus tard, et ainsi, au fur et à mesure que ces changements techniques apparaissent, ce qui est très rapide et très soudain. Cela peut bouleverser tous vos plans. Je me base sur les dossiers antérieurs plus que sur l'expérience, mais je crois comprendre, du rapport Thompson, que les seuls aéronefs qu'Air Canada envisageait d'acheter étaient les DC-8 et les DC-9. Ensuite ces gros avions sont apparus à l'horizon et il a fallu changer les plans. On parle beaucoup des avions du type STOL ou VTOL pour l'instant, mais il n'y a pas encore de gros aéronefs dont l'exploitation soit économique et, qui soient conçus à cet effet. Par contre, si dans deux ou trois ans, on pensait un modèle qui convaincrait les lignes aériennes du fait qu'il y aurait un bon aéronef du type STOL susceptible d'être utilisé par Air Canada, cela modifierait tous nos plans. On pourrait peut-être décider d'acheter moins d'avions d'un certain type et commencer un nouveau cycle de planification dans un nouveau domaine. D'après ce que je vois, cela fait partie du problème.

M. Osler: Est-ce que ce ne serait pas juste de dire que les chiffres utilisés à cette époque auraient été les chiffres les plus conservateurs possibles? Lorsque j'étais dans l'armée de l'air en 1943 au Collège d'état-major nous

[Text]

Act and all the rest of it. We were supposed to know what was going on in the industry, and so on. We saw some pretty good plans that became very close to being absolutely true on the first generation of jet passenger aircraft, which were then looked upon as possible military transports.

That was in 1943 so that surely Air Canada's lag of information is no worse than that of the Royal Canadian Air Force. I would have thought that...the ex-Royal Canadian Air Force, I am sorry, the Army Air Environment...somebody used the most conservative figures possible to sell their case in that instance.

Two hundred and fifty thousand dollars as against 54 million is quite a difference. The other point that I would like to clear up if possible, is this. At the time that the final authorization was given to you to sell your base, no concrete figures were shown to anyone at any time, by the Minister Without Portfolio or the Minister on the basis that conversations had been confidential. However, we were told fairly authoritatively, that the kind of figure which they were talking about was an outside figure to improve the base at Dorval. It was in the neighbourhood of \$12-\$14 million and was really only a matter of putting lean-toes on to present facilities rather than rebuilding the base, which we were talking about. Therefore we were told that the two could not be compared. I suggest that if we are spending \$50 or \$60 million, then it is a different ball game. By this I do not mean that we can reopen the base, but it seems to me that we were again seriously misled, as ministers have been since 1948. I can document it.

I wonder if it would be possible to clear Air Canada's good name on that, without involving any ministers or your own acting-president at the time. The general impression which was handed to all of us, who were pushing very hard to retain the base, was that there was no basis for comparison, because you were talking about such small figures for Dorval.

• 1625

Mr. Baldwin: I would not use this...

Mr. Osler: Could you not consider Winnipeg?

Mr. Baldwin: I am not in a position to comment on that, Mr. Osler.

Mr. Osler: For the good of the name of Air Canada, in western Canada, I hope that someone will be able to,

[Interpretation]

avions signé la loi sur les secrets officiels et toutes sortes de documents, nous étions censés savoir ce qui se passait. Nous avons vu d'assez bons plans qui se sont presque réalisés durant la première génération des passagers d'avions à réaction, et qu'on a ensuite considérés comme des moyens possibles de transport militaire.

C'était en 1943. Le retard d'Air Canada dans le domaine de l'information n'est certainement pas pire que celui de la *Royal Canadian Air Force*, j'aurais cru l'ancienne *Royal Canadian Air Force*, je m'excuse, le milieu de l'aviation militaire. Quelqu'un s'est servi des chiffres les plus conservateurs pour vendre leur article.

Il y a toute une différence entre \$250,000 et 54 millions de dollars. L'autre point que j'aimerais préciser est celui-ci. Au moment où on vous a donné l'autorisation de vendre votre base, aucun chiffre concret n'a été divulgué par le ministre sans portefeuille ou le ministre parce que les conversations avaient été so-disant confidentielles. On nous dit toutefois d'une manière assez autoritaire que le genre de chiffres dont ils parlaient, était un chiffre extérieur pour améliorer la base de Dorval. Il s'élevait à environ 12 à 14 millions de dollars. Il s'agissait simplement d'améliorer les installations actuelles au lieu de reconstruire la base en question. Par conséquent, on nous a averti que nous ne pouvions pas comparer les deux. Si vous dépensez 50 ou 60 millions de dollars, c'est tout à fait autre chose. Je ne veux pas dire que nous pouvons réouvrir la base, mais il me semble qu'on nous a induit en erreur, tout comme les ministres, depuis 1948.

Je puis y apporter des preuves à l'appui. Je me demande s'il serait possible qu'Air Canada retrouve sa bonne renommée sans pour cela nuire à des ministres ou au président de l'époque. L'impression générale qui a été donnée à tous ceux qui essayaient de maintenir la base, c'est qu'il n'y avait pas de point de comparaison parce que vous parliez de chiffres tellement bas pour Dorval.

M. Baldwin: Je n'utiliserais pas...

M. Osler: Ne pourriez-vous pas étudier le cas de Winnipeg?

M. Baldwin: Je ne suis pas en mesure de faire des commentaires à ce sujet.

M. Osler: Pour la bonne réputation d'Air Canada, j'espère que quelqu'un pourra le faire.

[Texte]

The Chairman: Mr. Schreyer, do you also have a financial question?

Mr. Schreyer: Mr. Chairman, do you realize that I have not asked for a supplemental until now?

The Chairman: Yes.

Mr. Schreyer: Mr. Baldwin, I listened to your explanation as to why the Air Canada executives testified to the Thompson Inquiry that the order of scale of expenditure which was needed to expand the facilities at Dorval could have been so distant from the actual current expenditures. Your reason was that, at that point in 1964, it was simply unforeseen that there would be this advent of jumbos. I can accept that, in part, but at the same time what becomes crucial is to know the extent of the present expansion at Dorval, which is being contemplated, and which is necessary to accommodate DC8s and 9s. Let us leave jumbos out of it for a moment. It was not you, but certainly in 1964 your predecessors were fully aware of the use of DC8s and 9s. I am sure that they had projected plans for increasing the fleet of DC8s and 9s.

Mr. Osler: May I add a supplementary to your supplementary? The statement which was said at that time was—it is in the Thompson Report which is a Royal Commission—that Air Canada was going to be so under-utilized at Dorval that even by closing the Winnipeg base, and bringing everything in, they might possibly give a day's work to a few people. That is right. It is in the Royal Commission.

An hon. Member: Page 112.

The Chairman: Could we have a financial vote?

Mr. Osler: If a Crown Corporation is that poor on its' reckoning, it is pretty serious.

Mr. Schreyer: I realize that Mr. Baldwin or Mr. Pratte are perhaps not in the best position to answer, but if no answer is forthcoming I would be prepared to move that this Committee call for the appointment of a Commission of Inquiry under Inquiries Act to examine how this whole sad episode could have been perpetrated.

The Chairman: I do not think you can do that Mr. Schreyer.

Mr. Schreyer: Not at the moment Mr. Chairman, but unless an attempt at an answer is forthcoming, I feel that this is the only course open.

[Interprétation]

Le président: Monsieur Schreyer, avez-vous une question à poser au sujet des finances?

M. Schreyer: Vous rendez-vous compte, monsieur le président, que je n'ai pas encore demandé de question complémentaire?

Le président: Oui.

M. Schreyer: Monsieur Baldwin, j'ai entendu votre explication, sur la raison pour laquelle les directeurs d'Air Canada ont témoigné à la Commission Thompson, que les dépenses nécessaires pour perfectionner les installations à Dorval auraient pu être si loin des dépenses actuelles. Vous donniez pour raison en 1964, que l'arrivée des avions à réaction géants n'était pas prévue. Je puis l'accepter en partie, mais en même temps, il devient crucial de savoir la mesure de l'expansion actuelle de Dorval envisagée en ce moment, qui est nécessaire pour recevoir des DC-8 et des DC-9. Laissons les avions géants de côté pour un instant. Ce n'était pas vous en 1964, mais probablement vos prédécesseurs qui se rendaient parfaitement compte de l'emploi des DC-8 et des DC-9. Je suis sûr qu'ils avaient des plans pour augmenter la flotte des DC-8 et des DC-9.

M. Osler: Puis-je poser une question complémentaire de cette question complémentaire? A l'époque, on a dit, et cela figure au Rapport Thompson, qui est une Commission royale d'enquête royale, qu'Air Canada allait être tellement sous-utilisé à Dorval que même en fermant la base de Winnipeg et en transférant le tout à Montréal, on pourrait peut-être donner un jour de travail à quelques personnes. C'est exact. Cela se trouve dans la Commission royale d'enquête.

Une voix: Page 112.

Le président: Pourrait-on avoir un vote sur les questions financières?

M. Osler: Si une société de la Couronne se trompe dans ses calculs, c'est assez grave.

M. Schreyer: Je me rends compte que monsieur Baldwin ou monsieur Pratte ne sont peut-être pas dans la meilleure situation pour répondre, mais s'il n'y a pas de réponse à cette question, je suis prêt à proposer que le Comité demande une commission d'enquête en vertu de la Loi sur les enquêtes pour savoir comment on a pu agir de la sorte.

Le président: Je ne crois pas que vous puissiez le faire monsieur Schreyer.

M. Schreyer: Pas en ce moment, monsieur le président, mais à moins qu'on essaie d'y apporter une réponse, je crois que c'est la seule solution à ce problème.

[Text]

The Chairman: Order, please. Mr. Baldwin.

Mr. Baldwin: The only answer which I can offer, Mr. Schreyer—I am not sure that you will find it satisfactory but it is the best I can do with my current knowledge—is to repeat what I said this morning. It is that the overhaul base at Dorval, as planned and forecast at the time of the Thompson Report was basically the matter of the DC8s and 9s. It is now handling somewhat more DC-8s and 9s than was forecast at the time of the Thompson Report. The basic reason for the new expansion is the ordering of the new jumbo jets which will require different types of facilities for these purposes. Equally if we had not ordered the new jumbo jets at this stage in time, we might have been considering ordering some other type of aircraft. It might have been more 8s, or more 9s, according to the growth or the progression of your five year plan. I can not assure you that basic expansion is related to the large bodied aircraft. On the other hand, if we had not ordered the large bodies aircraft then we would have been forced to buy more of something else.

Mr. Schreyer: I think it is important, Mr. Chairman, to ask Mr. Baldwin if he could attempt an estimate. What proportion of the space that will be provided by the new facilities will be utilized for the maintenance and overhaul of 8s and 9s? Can you give us the answer in a percentage or proportionate terms?

Mr. Baldwin: We will attempt to give you

• 1630

an estimate on that. It is a reasonably small amount, but we will attempt to give it to you.

The Chairman: Order please. Would you address your questions to the Chair, please!

Mr. Osler: I am sorry. It seems to me, Mr. Chairman, that it is agreed that approximately \$22 million is being spent at Dorval in your estimated five-year period, on expanded or new power plant shops, or support and overhaul shops. Both of those would be relative to overhaul. I think that your question would be more fruitful if you were to ask what percentage of the \$22 million would have to be spent strictly for the purchase of a new fleet.

Mr. Pratte: Mr. Chairman, we will try to give you as complete an answer as we can to that after dinner this evening.

[Interpretation]

Le président: A l'ordre! Monsieur Baldwin.

M. Baldwin: La seule réponse que je puis y donner, je ne sais pas si elle sera satisfaisante, mais c'est le mieux que je puisse faire, c'est de répéter ce que j'ai dit ce matin. La base d'entretien de Dorval planifiée et prévue à l'époque de la Commission Thompson, devait s'occuper surtout des DC-8 et des DC-9. A l'heure actuelle, elle dessert beaucoup plus de DC-8 et de DC-9 par rapport aux prévisions du Rapport Thompson. La raison vient du fait que l'on a commandé maintenant de nouveaux gros avions à réaction qui exigent d'autres types d'installations. Mais si nous n'avions pas passé des commandes, nous penserions probablement à commander d'autres types d'aéronefs, peut-être plus de DC-8 ou plus de DC-9, suivant l'amélioration ou la progression de votre plan de cinq ans. Je ne peux pas vous assurer que la grande dépense soit reliée aux avions à grande capacité. D'autre part, si nous n'avions pas acheté ces avions à grande capacité, il aurait fallu en acheter plus d'un autre type.

M. Schreyer: Je crois qu'il est important, monsieur le président, de demander à monsieur Baldwin, s'il peut essayer de faire une évaluation. Quelle proportion de l'espace qui sera prévue par les nouveaux aménagements, sera utilisée à l'entretien et à la réparation des DC-8 et des DC-9? Pouvez-vous nous donner une réponse en terme de proportion ou de pourcentage?

M. Baldwin: Nous allons essayer de vous en

donner une évaluation. C'est un chiffre plutôt restreint mais nous essaierons de vous le donner.

Le président: A l'ordre. Veuillez adresser vos questions au président.

M. Osler: Je suis désolé. Il me semble que tous les gens sont d'avis que 22 millions de dollars environ sont dépensés à Dorval, dans vos prévisions pour une période de cinq ans, c'est-à-dire, pour des nouveaux ateliers ou des ateliers d'entretien agrandis. Je crois donc que la question que vous avez posée, M. Schreyer, serait beaucoup plus profitable si vous demandiez quel pourcentage du \$22 millions serait affecté strictement à l'achat d'une nouvelle flotte d'aéronefs.

M. Pratte: Monsieur le président, nous essaierons de vous fournir une réponse aussi complète que possible après l'heure du dîner ce soir.

[Texte]

The Chairman: Is it agreed that we vote "Financial"?

Mr. Osler: Mr. Chairman, on a point of order. I do not mean to be belligerent; I would like the information to be looked up and then verified or denied. In any case, I was on the Board of the Canadian Broadcasting Corporation which I think has the same relationship with the government as Air Canada has, and to my knowledge—I may be wrong, I am not a lawyer—under the Financial Administration Act, Schedule D, which the CBC comes under as well as Air Canada, any information asked for by Parliament or a Parliamentary Committee can be found by requesting the Auditor General to dig it out for us? Would this not mean that your gentlemen's agreement with Northwest Industries is on precarious grounds?

Mr. Pratte: Well, it may be.

Mr. Schreyer: Mr. Chairman, I have one more question on a supplementary. Mr. Pratte, notwithstanding the fact that you have on order a number of jumbo jets, Boeing 747s, etcetera, can you indicate whether Air Canada has ordered any DC8s or DC9s? If so, how many have been ordered for as far ahead as your present plans project? How many of each class have you requested?

Mr. Pratte: That information is on page 20 of the 1968 report. We have six DC8s to be delivered in 1969 and seven in 1970. Two DC9s are to be delivered as well in 1969 and three in 1970.

Mr. Schreyer: Then Air Canada has not any plans to purchase craft for 100 to 200 passengers after 1970; is that right?

Mr. Baldwin: This would depend on how the corporate planning works out as we review it again this summer and again next summer and whether there is a further need in the route pattern growth for additional aircraft of that type. As of now the answer is no, but as of the end of the year in next years' capital budget there might very well be a requirement.

Mr. Schreyer: Thank you.

The Chairman: "Financial" agreed to. On "Routes and Services".

Mr. Allmand: On a point of order. Could we not stick more to the item that we will

[Interprétation]

Le président: Acceptez-vous que nous passions aux votes pour le côté «finances».

M. Osler: Un rappel au règlement, monsieur le président. Et je ne veux pas être belligérant, mais j'aimerais que l'on examine la question et que l'on nie ou que l'on vérifie l'information. J'étais membre du conseil d'administration de Radio-Canada, qui a peut-être le même rapport avec le gouvernement qu'Air Canada, à ma connaissance; je puis me tromper, je ne suis pas avocat, en vertu de la loi sur l'administration financière, annexe D, dont relève Radio-Canada et Air Canada aussi, tout renseignement demandé par le Parlement ou par un comité parlementaire peut se trouver en demandant à l'auditeur général de faire les recherches voulues et alors si j'ai raison, votre entente avec la North West Industries se trouve sur un terrain pas mal périlleux.

M. Pratte: Eh bien, il se peut qu'elle le soit.

M. Schreyer: J'avais une autre question à poser, monsieur le président. Est-ce que je pourrais demander à M. Pratte, malgré le fait que vous avez commandé un certain nombre d'avions à réaction géants, de Boeings 747, etc, pouvez-vous indiquer si Air Canada a déjà commandé des DC8 ou des DC9? Et dans le cas de l'affirmative, combien? Pour ce qui est des perspectives que vous avez à l'heure actuelle, combien dans chaque classe?

M. Pratte: Vous trouverez cela à la page 20 du rapport de 1968. Nous avons six DC8 qui doivent être livrés en 1969, et sept en 1970. Deux DC9 en 1969 et trois en 1970.

M. Schreyer: Je crois comprendre alors qu'Air Canada n'a pas de projet pour acheter des aéronefs ayant une capacité de cent à deux cents passagers après 1970. Ai-je raison?

M. Baldwin: Cela dépendrait de la planification d'Air Canada d'après notre revision cet été et l'été prochain et si oui ou non il y a un autre besoin selon l'expansion des routes aériennes d'obtenir des avions de ce genre. A l'heure actuelle la réponse est non, mais peut-être qu'à la fin de l'année ou pour ce qui est du budget en immobilisations de l'an prochain, nous en aurions peut-être besoin.

M. Schreyer: Merci.

Le président: La section sur les finances est adoptée. Nous allons maintenant étudier la question des routes et des services. Monsieur Allmand.

M. Allmand: Un rappel au règlement, monsieur le président. Ne pourrions-nous pas nous

[Text]

now be studying than we did to the past item? If you feel that questions should be asked on another section—and as Mr. Mahoney pointed out there are sections on “Traffic”, there are sections on “The Fleet” which relate to equipment, as well as sections on “Personnel”, “Industry”, etcetera—then make the request that the member who asked the question, ask it under the appropriate section?

The Chairman: I think every member can easily judge that. I will try to adhere to your point of view, Mr. Allmand.

Mr. Allmand: Mr. Chairman, I have delayed my questions and have not asked any direct ones. I had some questions on equipment. Questions have been asked all morning until now; if you wish to continue in this loose way I will ask my questions too and insist that they be answered. I have held back and I think that you should keep everyone to the subject matter, so that we keep things orderly.

• 1635

Mr. Nowlan: I agree that we have covered the waterfront, but financial administration does basically cover the waterfront.

My questions on “Routes and Services” are very precise, specific and parochial. It has been brought to my attention, and I would like to have it clarified—I have not really had time to write a letter and I suppose that is what I should have done—that while Air Canada advertises a package deal to Bermuda on a 21-day excursion from Halifax, because of the flights either on a Tuesday or Thursday, there is a problem in staying the 21 days and you have to pay extra or come back via Montreal.

This is a very detailed local situation.

However, I have actually received two letters from people in Bermuda who discovered when they arrived there that while the package was sold as an excursion because of the timing of the return journey, they would have to stay over for a few extra days at an additional cost, in order to use up their plan. Therefore, while they may have received the 21 day excursion fee, they paid extra for the hotel.

The other parochial matter is this. I do not understand why there are new timetables every two to three months. This does not occur only in the summer season or in the winter or fall season. Is there any pattern at

[Interpretation]

en tenir à la question que nous étudierons maintenant plus que la question précédente. Pour ce que nous étudions à l'heure actuelle, si vous croyez que les questions que l'on pose devraient se poser sur une autre section, comme M. Mahoney l'a dit dans le passé, il y a des secteurs sur le trafic et sur la flotte aussi. Il y a un secteur sur le personnel, la collaboration avec l'industrie, etc. Est-ce que ça ne serait pas plus juste de demander au député de poser sa question sur la rubrique appropriée?

Le président: Je crois que chaque député peut juger de la question lui-même. Je vais essayer de me conformer à votre point de vue, M. Allmand.

M. Allmand: C'est parce que je n'ai pas posé des questions directes du tout. J'avais des questions à poser sur le matériel et des questions qui ont été posées ce matin et jusqu'à maintenant et si vous voulez continuer de cette manière floue, je vais poser mes questions moi aussi, mais je vais insister pour obtenir une réponse. Je me suis retenu et je crois que vous devriez peut-être tenir les gens au sujet à l'étude.

M. Nowlan: Je suis d'accord que vous n'avez qu'effleuré le sujet, mais l'administration financière évidemment couvre tout.

Mes questions sont très précises et spécifiques sur les lignes et les services. On a attiré mon attention, et j'aimerais bien avoir un éclaircissement à ce sujet, j'avais l'intention d'écrire une lettre et je suppose que c'est cela que j'aurais dû faire. Bien qu'Air Canada annonce une tournée globale, une excursion de 21 jours à compter de Halifax jusqu'aux Bermudes en vertu des vols le mardi et le jeudi, il y a des problèmes pour obtenir la tournée de 21 jours, ou bien il faut payer un surplus ou bien revenir par Montréal.

Évidemment il s'agit d'une question plutôt restreinte. Mais j'ai reçu deux lettres de gens aux Bermudes qui ont trouvé que même si l'excursion a été vendue comme telle, une fois rendus sur place, en raison des routes, pour le voyage de retour on était obligé de rester quelques jours de plus à un surplus de frais évidemment en vue de profiter de cette excursion. Alors même si on a pu obtenir le tarif de l'excursion de 21 jours on a dû payer en surplus pour frais d'hôtel.

Et l'autre aspect maintenant, très restreint, c'est que les heures des vols changent constamment et je ne comprends pas pourquoi vous auriez un nouvel horaire à tous les deux ou trois mois. Cela ne se produit pas simple-

[Texte]

all to these frequent timetable changes? I am referring specifically to a flight that leaves Ottawa at 7:40 in the morning and connects with a flight out of Montreal at 8:55 non-stop to Halifax. There is not any food on the flight from Ottawa to Montreal at 7:40 in the morning, because it is only a half an hour flight; I can understand that. However, then there is a layover for at least half an hour. When you get on the flight out of Dorval to Halifax, there is not any food on that plane. I was wondering what the policy for food was?

The reason why I am a little bothered is that my secretary was making me a new reservation at noontime and she told me that we early morning flight from Ottawa to Montreal leaves at 6:40. I am speaking of the flight out of Ottawa which is the connecting flight to Halifax. Up until now there has not been any food on the plane and it is a little early. To have breakfast at home; it is too short a trip to Montreal; however, consequently you expect to be served some breakfast on the flight to Halifax.

I am completely in disagreement with my friend to my left who thought that you would improve your competitive position by discontinuing your food. I think that we can say more about food and of expanding the service in that area, however those are my precise questions.

One has to appreciate this excursion rate problem in Bermuda—now that I think of it, it may be Barbados which is a little different—because there is a complication within the workings of the excursion. I can give more details than I have; perhaps I should write a letter. In any case, I would like an explanation for the frequent timetable changes. When you are just becoming accustomed to the timetables going East, suddenly they change. Also, would you explain the policy of serving food on those early morning flights?

Mr. Pratte: In regard to the timetable changes, basically there are two changes a year. The reason for these is that we want to make the best possible use of the aircraft, as traffic patterns change.

Mr. Nowlan: I can understand there being two changes, Mr. Pratte. Were there only two timetable changes last year?

Mr. Pratte: Yes, there was one change in April and another in October.

[Interprétation]

ment l'été ou l'hiver ou à l'automne. Est-ce qu'il y a une tendance pour ces changements fréquents d'horaire, car je prends un vol qui quitte Ottawa à 7:40 le matin et qui fait la correspondance à Montréal à 8:55, sans escales, pour Halifax. On ne sert pas de repas sur l'avion d'Ottawa à Montréal à 7:40 du matin car l'envolée est seulement d'une durée d'une demi-heure et je comprends parfaitement. Mais ensuite vous avez vingt minutes d'arrêt ou d'escale, ou un peu plus d'une demi-heure mettons. Ensuite vous prenez l'envolée de Dorval à Halifax, il n'y a pas de repas non plus. Et je me demandais alors quelle était la politique au sujet de la nourriture, et des repas.

La raison pour laquelle je pose la question, c'est que ma secrétaire a fait une nouvelle réservation ce midi, et maintenant le vol quitte à 6:40 d'Ottawa pour Montréal et ensuite il y a la correspondance d'Ottawa à Halifax et jusqu'à maintenant on a jamais eu les repas. C'est un peu tôt n'est-ce pas d'avoir le petit déjeuner à la maison; c'est trop rapide comme voyage jusqu'à Montréal, mais ensuite on s'attend d'avoir un repas sur l'envolée vers Halifax.

Je ne suis pas du tout d'accord avec mon ami à ma gauche ici qui croyait que vous pourriez peut-être améliorer votre situation concurrentielle en éliminant les repas. Je crois que ce serait peut-être bon d'étendre le service dans ce secteur. Voilà toutefois mes questions précises.

On doit apprécier le tarif pour les excursions jusqu'aux Bermudes et maintenant que j'y pense, il s'agit peut-être des Barbades, ce qui serait tout à fait différent encore, mais il y a certainement une complication au sujet de l'excursion. Je pourrais vous obtenir d'autres détails, peut-être l'écrire aussi, mais j'aimerais avoir une explication quant à savoir pourquoi vous avez tellement de changements d'horaire. Une fois que vous vous habituez à l'horaire allant vers l'est on le change. Aussi pourriez-vous expliquer la politique au sujet des repas sur les vols tôt le matin?

Mr. Pratte: En ce qui concerne les changements d'horaires, il y a de fait deux changements par année. Tout d'abord c'est que nous voulons utiliser le plus pleinement possible les aéronefs au fur et à mesure que le trafic change.

Mr. Nowlan: Je comprends moi aussi, monsieur Pratte. Est-ce qu'il n'y a eu que deux changements d'horaire l'an dernier?

Mr. Pratte: Oui, il y a eu un changement en avril et l'autre en octobre.

[Text]

Mr. Baldwin: There are two basic changes but there may be limited interim changes, Mr. Nowlan. If the delivery of a more modern aircraft makes it possible to substitute one of the older types for the new arrival, then you may discover a local short-term change of a limited nature. Basically, however, there are only the two changes as referred to by the Chairman.

• 1640

Mr. Nowlan: Fine. I can certainly understand there being two changes. I am going to watch this in the future; if I get my facts in order I will present them.

I would like to return to this question of food distribution. During the air strike, I flew on CPA, and it was interesting that between Toronto and Montreal they did serve breakfast; yet the flight was under an hour. I heard through the stewardesses that Air Canada's policy was not to serve food if the flight was under one hour. I am referring to this "and/or certain times".

Mr. Pratte: I do not think this is the policy because I have travelled quite a bit between Montreal and Quebec which is a 50 minute flight and food is served.

Mr. Nowlan: Then why is it not served between Montreal and Halifax which is a little longer than a 50 minute flight?

Mr. Pratte: It all has to do with the time of departure. I received a complaint from a friend of mine two or three days ago about that particular situation between Montreal and Halifax. Frankly I do not know all of the facts, but I will look into it.

Mr. Baldwin: The basic policy as I understand it, Mr. Nowlan, has been that food is served if the flight is considered to be moving at a meal time, but not if it is considered to be moving at other than a normal meal time. The flight duration is not the question here.

Mr. Nowlan: When is there going to be a transcontinental flight from Vancouver to Halifax without trans-shipment at Montreal? However, that is a larger question. On the point we are discussing, for people leaving Ottawa at 7.40 a.m., connecting with the Montreal plane which I think leaves at 8.55 a.m., there is no breakfast en route. When was the new schedule?

[Interpretation]

M. Baldwin: Oui il y a deux changements d'horaire fondamentaux, mais il peut y avoir des changements limités et provisoires, monsieur Nowlan. Si par exemple, la livraison d'un aéronef plus récent et plus moderne permet de le substituer à un avion plus démodé alors vous trouverez peut-être un court changement de façon limitée. Mais au fond il n'y a que deux changements fondamentaux comme l'a dit le président.

M. Nowlan: Je comprends facilement deux changements et je vais certainement surveiller la situation à l'avenir.

J'aimerais en revenir aux repas. Au cours de la grève d'Air Canada, j'ai pris les vols de Pacifique Canadien, C.P. Air, mais il est intéressant de noter qu'entre Toronto et Montréal on servait justement le petit déjeuner et le vol durait moins d'une heure. J'ai appris par les hôtesses de l'air que la politique d'Air Canada était de ne pas servir de repas si la durée du vol était de moins d'une heure. Je veux parler de cette expression «et/ou à certaines heures».

M. Pratte: Je ne pense pas que ce soit là la politique d'Air Canada, car j'ai souvent emprunté le vol entre Montréal et Québec, qui dure 50 minutes, et l'on y sert un repas.

M. Nowlan: Pourquoi alors ne sert-on pas de repas entre Montréal et Halifax, où le vol dure un peu plus de 50 minutes?

M. Pratte: Tout cela dépend de l'heure de départ. J'ai reçu des plaintes de l'un de mes amis, il y a deux ou trois jours, au sujet, justement, de cette situation entre Montréal et Halifax. Je dois vous avouer que je ne suis pas au courant de tous les faits, mais je vais me renseigner.

M. Baldwin: Si j'ai bien compris, monsieur Nowlan, la politique fondamentale, c'est que l'on sert un repas si le vol est censé se faire à l'heure des repas, mais pas si le vol a lieu en dehors des heures normales de repas. La durée du vol n'entre pas en jeu.

M. Nowlan: Quand va-t-il y avoir un vol transcontinental qui permettra d'aller de Vancouver à Halifax sans avoir à prendre une correspondance à Montréal? Mais c'est là une question plus vaste. Pour ce qui est de la question dont nous parlions, lorsque l'on prend le vol qui quitte Ottawa à 7 h. 40 du matin, puis la correspondance qui quitte Montréal à 8 h. 55, je crois, on n'a pas de petit déjeuner en cours de route. A quelle date le nouvel horaire est-il entré en vigueur?

[Texte]

Mr. Baldwin: April 27; since the strike.

Mr. Nowlan: I had planned to fly that flight this weekend. If this is the case, then that particular problem has been resolved—if this is the flight we are talking about.

Mr. Baldwin: There are two flights out of Montreal to Halifax, one at 8.10 a.m. and one at 8.25 a.m. Breakfast should be served on both.

Mr. Pratte: If this is not the case, please write me.

Mr. Nowlan: Fine. I am glad to see this new development.

The second question on routes is a general question which is not too facetious, and I suppose there is a very reasonable answer, and again I have not seen this new timetable. Is it going to be possible sometime to fly with Air Canada between Halifax and Vancouver without trans-shipment somewhere along the line, to bring us all within the terms of this union from sea to sea?

Mr. Baldwin: As traffic expands, this would be part of the corporate planning. When it is considered that the volume of traffic is sufficient to justify a through flight the answer would be yes. I would have to go back to the corporate planners and say, "Does this appear in your forecasting, and if so, at what year?" This is part of the basic pattern that Mr. Pratte has referred to of developing more direct flights between points as traffic increases, and less milk runs.

Mr. Nowlan: I was afraid that would be the answer. I will not press the point right now. I think it is discrimination, and almost as bad as some of these other things we have in Canada, but that is only a prejudiced opinion.

Mr. Allmand: Mr. Pratte, in the past few years many experts have been very concerned about the increasing density of traffic over many of the major cities in the East; especially they talk about the triangle of Chicago-Washington-New York, and the other major cities in the East. We have reports of aircraft stacked a dozen deep and holding for two or three hours sometimes. Air Canada flies into both Chicago and New York, and Montreal and Toronto are pretty busy; what has been your company's reaction to these problems? What do you see as the basis of them, and your solution to them? It seems

[Interprétation]

M. Baldwin: Le 27 avril depuis la grève.

M. Nowlan: J'avais l'intention de prendre ce vol en fin de semaine. Si c'est le cas, ce problème particulier a donc été résolu—si c'est bien de ce vol-là que nous parlons.

M. Baldwin: Il y a deux vols qui quittent Montréal pour Halifax, l'un à 8 h. 10, et l'autre à 8 h. 25 du matin. On doit servir un petit déjeuner à bord de ces deux vols.

M. Pratte: Si ce n'est pas le cas, veuillez m'écrire pour me le signaler.

M. Nowlan: Très bien. Je suis très heureux de cette nouveauté.

Ma deuxième question au sujet des lignes est une question générale et pas trop ironique à laquelle il y a, je suppose, une réponse très raisonnable. Je le répète, je n'ai pas vu le nouvel horaire. Sera-t-il possible un jour de faire le trajet entre Halifax et Vancouver par Air Canada sans avoir à prendre de correspondance, afin que nous puissions tous avoir cette fameuse unité d'un océan à l'autre?

M. Baldwin: Lorsque le trafic prendra de l'importance, la Société inclura cela dans son programme. Lorsqu'on estimera que le volume de trafic justifie un vol direct, on en établira un. Il me faudrait aller trouver les agents de planification de la Société et leur demander: «Est-ce qu'il est question de cela dans vos prévisions, et, dans l'affirmative, en quelle année?» Cela entre dans la tendance fondamentale dont a parlé M. Pratte, et qui est de créer davantage de vols directs entre un point et un autre, au fur et à mesure que le volume du trafic augmente, et de réduire le nombre des vols à plusieurs escales.

M. Nowlan: J'avais bien peur que ce soit là votre réponse. Je n'insisterai pas là-dessus pour le moment. Mais j'estime que c'est faire là des distinctions injustes, presque aussi mauvaises que certaines autres situations qui existent au Canada—mais ce n'est là que du parti pris.

M. Allmand: Monsieur Pratte, ces dernières années, bien des spécialistes ont exprimé la grande inquiétude que leur cause la densité croissante du trafic au-dessus de bien des grandes villes de l'Est: ils parlent tout particulièrement du triangle Chicago-Washington-New York, ainsi que des autres grandes villes de l'Est. On rapporte qu'il arrive qu'il y ait une douzaine d'avions à la fois qui survolent l'aéroport et qui doivent attendre parfois une heure ou deux pour atterrir. Étant donné qu'Air Canada a des vols en direction de Chicago et de New-York et que les aéroports de Montréal et de Toronto sont eux aussi assez

[Text]

that they are becoming increasingly worse, and with the increase in air traffic, if we do not do something very quickly, we are going to have some very serious security problems in the air. What is Air Canada trying to do to solve these problems? What have been their recommendations?

Mr. Pratte: I can tell you what I know about the subject. We are as concerned about it as the other airlines, and there is a committee in the United States, on which we have a representative, which tries to solve the problem by better scheduling, and we are co-operating with them; also by trying to reduce the frequency of flights by using bigger equipment. This is something that has been advanced and we are co-operating with them. I do not know whether any final answer has been found to the problem.

Mr. Allmand: Have you found the problem serious in the Canadian cities, especially in Montreal and Toronto?

Mr. Pratte: It is a problem, but certainly not to the extent that it is in New York and Chicago.

Mr. Allmand: The Canadian Air Traffic Control Association has alleged that they are very short of both men and equipment. Has your company made any assessment of air traffic control facilities in the larger Canadian cities? Do you feel they are adequate?

Mr. Pratte: I think this problem is the direct responsibility of the Department of Transport. Perhaps my colleague, Mr. Baldwin, would like to speak to that.

Mr. Allmand: It is true that it is the direct responsibility of the Department of Transport, but you are the largest airline in Canada; you are responsible for the safety of people who fly on your airline. You must have some opinions as to the adequacy of our air traffic control situation, and I want to know what they are.

Mr. Baldwin: Air Canada has a continuing liaison with the Department of Transport and holds meetings with them virtually weekly on various matters of common interest, of which this is one. I do not think I can indicate that Air Canada is dissatisfied with the air traffic

[Interpretation]

chargés, j'aimerais savoir comment réagit votre Société face à ces problèmes. Qu'est-ce que vous entrevoyez comme en étant la raison fondamentale, et quelle serait votre solution à ces problèmes? Il semble que ces problèmes aillent en s'aggravant, et, étant donné l'augmentation de la densité du trafic, si nous ne faisons pas quelque chose rapidement, nous allons avoir de très graves problèmes de sécurité aérienne. Qu'essaie de faire Air Canada pour résoudre ces problèmes? Que recommande la Société?

M. Pratte: Je peux vous dire ce que je sais à ce sujet. Nous nous inquiétons autant de ce problème que les autres compagnies aériennes. Il y a aux États-Unis un comité, où nous sommes représentés, qui essaie de résoudre le problème en réorganisant mieux les horaires, et nous collaborons aux travaux de ce comité, on essaie aussi de réduire le nombre de vols en utilisant des avions plus grands. C'est une solution que l'on a proposée, et nous collaborons à cette tentative. J'ignore si l'on a trouvé une solution définitive au problème.

M. Allmand: Estimez-vous que le problème est grave dans les villes canadiennes, en particulier à Montréal et à Toronto?

M. Pratte: C'est un problème, oui; mais il ne se pose assurément pas avec la même gravité qu'à New York ou à Chicago.

M. Allmand: L'Association canadienne des contrôleurs de la circulation aérienne prétend qu'elle manque énormément de personnel et de matériel. Est-ce que votre société a fait une évaluation des installations de contrôle du trafic aérien dans les principales villes canadiennes? Les trouvez-vous suffisantes?

M. Pratte: Je crois que c'est là un problème qui relève directement du ministère des Transports. Peut-être mon collègue, M. Baldwin, pourrait-il vous parler de cette question...

M. Allmand: Il est vrai que cela relève directement du ministère des Transports, mais vous êtes la compagnie aérienne la plus importante au Canada; vous êtes chargés de veiller à la sécurité de ceux qui empruntent vos avions. Vous devez avoir une opinion quant à la qualité de nos installations de contrôle du trafic aérien, et j'aimerais bien la connaître.

M. Baldwin: Air Canada est en rapport constant avec le ministère des Transports, et les deux organismes se réunissent presque toutes les semaines pour examiner les sujets qui les touchent tous deux, dont la question dont vous parlez. Je ne pense pas pouvoir

[Texte]

control equipment or procedures as they now exist at Montreal or Toronto, though the company does recognize, along with the DOT, that these will have to be increased and improved as the traffic problem increases.

Mr. Allmand: Do you think they have adequate men and equipment nor in Montreal and Toronto?

Mr. Baldwin: I would not want to pass personal judgment on a situation with which I have not been in touch for sometime, but the company does not consider there is any danger factor in the ATC situation at Montreal and Toronto. I think I could say that categorically.

The situation at New York and Chicago is not a danger factor so much as a congestion factor, and the Chairman has already indicated some of the solutions to that problem. The only other one that I suppose one can count on is the day when the Port of New York Authority will be able to proceed with construction of the fourth airport, which it is officially planning.

Mr. Allmand: I will move on to other questions with respect to routes. A short question with respect to New York which I mentioned: how is the new Air Canada terminal proceeding there?

Mr. Pratte: It has been proceeding much too slowly.

Mr. Allmand: I noticed that the last time I was there.

Mr. Pratte: It is now planned to be ready in May of 1970.

Mr. Allmand: The new Air Canada terminal will be ready in May, 1970. Could you express as a percentage the number of "no-shows" during the last year? The last time the management of Air Canada was here we had a report on this and they were very concerned about it and were trying to take corrective measures. Could you tell us if there has been any improvement, and what you are doing to try to eliminate the "no-show" problem?

Mr. Pratte: It is running from 8 per cent to 12 per cent, sir.

Mr. Allmand: It was 8 per cent to 12 per cent last year?

[Interprétation]

dire qu'Air Canada ne trouve pas satisfaisants le matériel et les procédés de contrôle du trafic aérien actuellement en usage à Montréal ou à Toronto, mais la société reconnaît, de même que le ministère des Transports, qu'il faudra les améliorer et en augmenter le nombre au fur et à mesure que le trafic aérien se fera plus dense.

M. Allmand: Estimez-vous qu'il y a suffisamment de personnel et de matériel, à l'heure actuelle, à Montréal et à Toronto?

M. Baldwin: Je ne voudrais pas vous donner d'opinion personnelle sur une situation que je n'ai pas étudiée de près depuis un certain temps, mais la société n'estime pas que la situation du contrôle du trafic aérien à Montréal et à Toronto présente de danger. Je crois pouvoir affirmer cela catégoriquement.

A New York et à Chicago, il ne s'agit pas tant d'un problème de sécurité que d'un problème de congestion, et le président vous a déjà indiqué certaines des solutions à ce problème. La seule autre solution sur laquelle on puisse compter, je suppose, viendra le jour où la *Port of New York Authority* sera en mesure de construire le quatrième aéroport qu'elle prévoit officiellement.

M. Allmand: Je vais passer à d'autres questions au sujet des lignes. Tout d'abord, une brève question au sujet de New York: où en est la construction de la nouvelle aérogare d'Air Canada là-bas?

M. Pratte: Les travaux progressent beaucoup trop lentement.

M. Allmand: C'est ce que j'ai constaté la dernière fois que j'y suis allé.

M. Pratte: On prévoit maintenant la fin des travaux pour mai 1970.

M. Allmand: La nouvelle aérogare d'Air Canada sera prête en mai 1970. Pourriez-vous nous donner sous forme de pourcentage le nombre des personnes qui ne se présentent pas au départ de l'avion? La dernière fois que nous avons eu ici les dirigeants d'Air Canada, ils nous ont présenté un rapport à ce sujet. Ils étaient très préoccupés par ce problème, et essayaient de prendre des mesures pour y remédier. Pourriez-vous nous dire s'il y a eu une amélioration, et ce que vous faites pour essayer d'éliminer le problème des gens qui ne se présentent pas au départ de l'avion?

M. Pratte: Cela varie entre 8 et 12 p. 100, monsieur.

M. Allmand: Il y en avait de 8 à 12 p. 100 l'an dernier?

[Text]

Mr. Pratte: In 1968 it ran, per month, from 9 per cent to 12 per cent for an average for the of 10.9 per cent.

Mr. Allmand: Has the company tried to take measures to correct this? How does this compare, by the way, with other airlines?

• 1650

Mr. Pratte: I do not think we have statistics for other airlines. One means we have used is to check with the people who are supposed to have made reservations, and usually they reconfirm their reservations, but very often they do not show up. Often we find that the telephone number given to us does not correspond with the name of the person who was supposed to have made the reservation.

Mr. Allmand: Are you considering introducing any air-bus services on busy schedules such as Montreal-Ottawa, Montreal-Toronto, and some of the other busy areas where perhaps you could run without reservations?

Mr. Pratte: We are studying that.

Mr. Allmand: For what particular points, Mr. Pratte?

Mr. Pratte: We are studying the over-all picture to try to find out where we could use the air bus as a profitable means of transporting the passengers but possibly I think Montreal-Toronto, which is a very crowded route, would be one where it could be used.

Mr. Allmand: Mr. Rock asked you about the success of your run to Moscow and I believe Mr. Nesbitt asked if you were considering new international routes across the Pacific. As you know, Canada is now undertaking negotiations with China to establish diplomatic relations with that country. Is Air Canada interested in obtaining air rights to fly into China, perhaps Peking. I do not think any American airline has rights into China, have they?

Mr. Pratte: No, not at the present time. Yes, I think we would be interested in due course, but that raises the question of government air policy.

[Interpretation]

M. Pratte: En 1968, cela variait entre 9 et 12 p. 100 par mois, soit une moyenne pour l'année de 10.9 p. 100.

M. Allmand: La Société a-t-elle essayé de prendre des mesures pour remédier à cette situation? A propos, est-ce que les autres compagnies aériennes ont à peu près les mêmes pourcentages?

M. Pratte: Je ne pense que nous ayons les chiffres des autres compagnies aériennes. Nous avons essayé de résoudre le problème en faisant une vérification auprès des gens qui étaient censés avoir réservé une place, et la plupart du temps ils confirmaient de nouveau leur réservation, mais bien souvent ils ne se présentaient pas au départ. Il arrive souvent que le numéro de téléphone que l'on nous a donné ne corresponde pas au nom de la personne qui était censée avoir réservé une place.

M. Allmand: Est-ce que vous songez à organiser un service d'aérobis sur les parcours très empruntés comme Montréal-Ottawa, Montréal-Toronto ou certains autres parcours très chargés, où vous pourriez peut-être avoir des vols où il ne soit pas nécessaire de réserver sa place?

M. Pratte: Nous étudions la question, oui.

M. Allmand: A quel égard?

M. Pratte: Nous étudions la situation dans son ensemble pour essayer de déterminer où nous pourrions utiliser les aérobis pour le transport efficace des passagers, mais nous songeons particulièrement à Montréal et à Toronto, où le trafic est très dense.

M. Allmand: M. Rock vous a posé une question au sujet de la réussite de votre ligne aérienne entre Moscou et le Canada et M. Nesbitt vous a demandé si vous songiez à établir d'autres routes internationales à travers le Pacifique? Comme vous le savez, le Canada à l'heure actuelle est en négociation pour essayer d'établir des relations diplomatiques avec la Chine communiste. Est-ce qu'Air-Canada serait intéressée à obtenir les droits aériens pour se rendre à Pékin? Je ne crois pas qu'une ligne aérienne américaine ait le droit de survoler la Chine, n'est-ce pas?

M. Pratte: Nous ne sommes pas intéressés pour le moment, mais nous le serons peut-être un jour. Nous devons attendre cependant la politique qu'adoptera le gouvernement à cet égard.

[Texte]

Mr. Allmand: I see. Am I correct in stating that no international airlines fly into Peking or into China?

Mr. Baldwin: I think there may be some from the so-called Iron Curtain countries who fly in, but to the best of my knowledge, none from the western countries.

Mr. Osler: Could I ask a supplementary? It seems to me that I saw a newspaper article recently where CPA referred to the fact that they had rights to fly to Shanghai and were trying to have those rights changed to Peking. I do not know, but can an airline hold old rights that they are not using currently or something of that nature?

Mr. Baldwin: I am afraid I could not answer that.

Mr. Osler: You have not heard of that in the industry?

Mr. Allmand: Related to that, I was going to ask you how your new service to Los Angeles is doing. How has business been on that run?

Mr. Pratte: It is doing very well.

Mr. Allmand: Could you give me some statistics on the profitability of the run?

Mr. Pratte: We are carrying 76 per cent of the total traffic on that run.

Mr. Allmand: Very good.

Mr. Pratte: Competing with American airlines.

The Chairman: Will you allow Mr. Perrault a supplementary question?

Mr. Perrault: I had a question on that subject. I was aboard an Air Canada flight a few months ago on which there was a most attractive pamphlet urging the public to travel to the Los Angeles area and suggesting that Air Canada could arrange flights to the great beyond of the Pacific region and lauding it as a holiday playground. In view of the fact that Air Canada does not operate in the Pacific, how were bookings allocated from Los Angeles through Air Canada offices and how much of that traffic was directed to Japan, for example, where we already have a Canadian carrier flying all-Canadian into Tokyo.

Mr. Pratte: I do not think I know how much of the traffic was directed to Japan. I think very little of it would be.

[Interprétation]

M. Allmand: Est-il exact qu'il n'y a pas de lignes aériennes internationales qui se rendent à Pékin ou en Chine?

M. Baldwin: Il y a peut-être des pays de derrière le rideau de fer, mais à ma connaissance, pas des pays occidentaux.

M. Osler: Est-ce que je pourrais poser une question complémentaire? Il me semble que j'ai lu récemment un article de journal où l'on indiquait que le CP Air avait les droits de vol jusqu'à Shanghai et essayait d'échanger ces droits pour Pékin. Est-ce qu'une ligne aérienne peut continuer à détenir un ancien droit dont elle ne fait pas usage à l'heure actuelle?

M. Baldwin: Je ne saurais vous le dire.

M. Osler: Vous n'avez jamais entendu parler de cela?

M. Allmand: En rapport avec cela, j'allais vous demander si les affaires sont bonnes dans le cas de la ligne jusqu'à Los Angeles.

M. Pratte: Très belle réussite jusqu'ici.

M. Allmand: Est-ce que vous pourriez me donner des chiffres quant à la rentabilité de cette ligne?

M. Pratte: Nous transportons 76 p. 100 du total du trafic.

M. Allmand: Très bien.

M. Pratte: Et nous sommes en concurrence avec les sociétés américaines.

Le président: Monsieur Perrault, vous avez une question supplémentaire?

M. Perrault: Oui, une question à se sujet. J'étais à bord d'un vol d'Air-Canada il y a quelques mois et il y avait une brochure invitant les gens à voyager jusqu'à Los Angeles et suggérant qu'Air Canada pourrait même organiser des vols jusqu'à la région du Pacifique, dont on disait qu'elle était une région de loisirs sans pareille. Étant donné qu'Air-Canada n'a pas de vols dans le Pacifique, comment réussit-on à faire des réservations par les bureaux d'Air Canada à Los Angeles et quelle est la proportion de ce trafic qui était dirigée vers le Japon, par exemple, ou nous avons déjà un transporteur aérien qui amène tous les Canadiens à Tokyo?

M. Pratte: Je ne saurais vous dire quelle proportion du trafic a été dirigée au Japon. Je crois que la proportion est très faible.

[Text]

Mr. Perrault: Mr. Chairman, obviously Mr. Pratte has statistical information relating to the vast increase in traffic to Los Angeles,

• 1655

surely figures are kept on bookings beyond Los Angeles arranged through Air Canada facilities.

Mr. Pratte: We could provide that information, if we have it.

Mr. Perrault: Mr. Chairman, I asked this question, because British Columbia is, of course, the home base for Canadian Pacific Airlines and it is a source of some resentment that here we have the national Canadian carrier urging people to go to the Pacific, including Tokyo, when we have a Canadian airline which is, in effect, competing. I do not think that for the sake of Canada there should be this kind of competition in the Pacific.

Mr. Pratte: I do not think you can avoid this really, sir. This is one of the problems when you have two international flight carriers.

Mr. Perrault: Yes, but was it not a policy adopted by the government two or three years ago when it called the airlines together and it said in so far as possible there should not be this kind of competition, that the airlines should help each other when it comes to the matter of arranging international bookings.

Mr. Pratte: That is correct, but at that time CP Airlines did not have the frequency on the transcontinental that they have today. I can tell you that CPA does not complain about this situation at all, because they do the same thing with other foreign carriers.

Mr. Perrault: Surely, Mr. Chairman, it is suicidal to our balance of payments situation to have, in fact, a situation wherein we have Canadian Pacific Airlines and Air Canada booking in opposition to each other. Canada's balance of payments situation suffers, it is detrimental to the national interest. I would like to know what degree of co-operation is taking place in the Pacific between these two airlines.

Mr. Pratte: I think to the extent that we can we are competing against each other.

Mr. Perrault: Do you encourage people to travel Canadian Pacific Airlines where possi-

[Interpretation]

M. Perrault: M. Pratte doit certainement avoir des chiffres concernant l'augmentation considérable du trafic vers Los Angeles; on

doit certainement tenir une comptabilité des réservations pour des voyages au-delà de Los Angeles qui sont faites par l'entremise d'Air Canada?

M. Pratte: Nous pourrions vous donner ces renseignements, si vous le désirez.

M. Perrault: J'ai demandé cette question parce que la Colombie-Britannique est la base d'attache des lignes aériennes du Pacifique canadien et il y a un certain ressentiment parce qu'une ligne nationale canadienne invite les gens à voyager vers le Pacifique y compris Tokyo, alors qu'il y a une autre ligne aérienne canadienne qui fait de la concurrence sur la même ligne. Je ne crois pas qu'il est de l'intérêt du Canada d'avoir ce genre de concurrence dans le Pacifique.

M. Pratte: Je ne crois pas que nous puissions l'empêcher. C'est un des problèmes que nous rencontrons justement quand il y a deux lignes aériennes internationales.

M. Perrault: Oui, mais est-ce que le gouvernement n'avait pas adopté une ligne de conduite à cet égard, il y a deux ou trois ans, lorsqu'il avait convoqué les lignes aériennes et qu'il leur avait demandé d'éviter autant que possible ce genre de concurrence et de s'entraider pour résoudre harmonieusement le problème des réservations internationales?

M. Pratte: C'est exact, mais à ce moment-là CP Air n'avait pas des vols aussi fréquents qu'aujourd'hui sur les routes transcontinentales. Je puis vous assurer que CP Air ne se plaint pas de la situation, car cette société fait la même chose avec d'autres lignes étrangères.

M. Perrault: Certainement, ce serait un suicide au point de vue du commerce international si CP Air et Air Canada faisaient des réservations en concurrence l'une de l'autre. La balance commerciale ne peut qu'en souffrir et cela n'est pas dans l'intérêt national. J'aimerais savoir s'il y a une collaboration entre les deux lignes aériennes dans le Pacifique?

M. Pratte: Dans la mesure où nous pouvons le faire, nous nous concurrençons l'une l'autre.

M. Perrault: Est-ce que vous encouragez les gens à prendre les vols de CP Air lorsque

[Texte]

ble at Air Canada offices? This was supposed to be the spirit of the agreement two or three years ago.

Mr. Pratte: I suppose to the same extent that CP Airlines does the same thing.

Mr. Perrault: Yes, but this is semantics. Exactly what degree of co-operation is being enjoyed between the two airlines?

An hon. Member: Mr. Chairman, I have a supplementary.

The Chairman: Just one moment. I think Mr. Allmand had the floor. If we keep up these supplementaries...

Mr. Perrault: I have not finished this line of questioning, Mr. Chairman, and I think it is very important.

The Chairman: You have asked more than one question, Mr. Perrault, but I will put your name down on the list.

Mr. Allmand: I finished my questions on "Routes" Mr. Chairman, but I have questions on equipment that I want to ask under the heading "The Fleet" when we come to that. If you will put my name down for that I will pass.

Mr. Pratte: Mr. Allmand, may I correct myself?

Mr. Allmand: Yes.

Mr. Pratte: I told you we were carrying 76 per cent of the total traffic to Los Angeles. It is 66 per cent and not 76 per cent; it is up three per cent from 1967.

Mr. Allmand: Very good.

Mr. Mahoney: Further to that question and answer, when you are carrying 66 per cent of the traffic, what sort of a load factor does that amount to?

Mr. Pratte: It amounts to 46 per cent.

Mr. Mahoney: On your Tampa-Miami flights can you tell us what percentage of the traffic there terminates at Tampa or originates at Tampa relative to the same originating or terminating in Miami?

Mr. Pratte: We could table that information, but we do not have those figures with us.

[Interprétation]

c'est possible? C'était sensé être l'esprit de l'entente intervenue il y a deux ou trois ans?

M. Pratte: Dans la même mesure que CP Air fait la même chose avec nous.

M. Perrault: Oui, mais c'est une question de langue. Quelle sorte de collaboration y a-t-il entre les deux lignes?

Une voix: Monsieur le président, j'ai une question supplémentaire.

Le président: Un instant, je crois que c'est M. Allmand qui a toujours la parole.

M. Perrault: Je n'ai pas encore vidé la question, monsieur le président, et je crois que c'est une question importante.

Le président: Vous avez posé plus d'une question, monsieur Perrault. J'incris votre nom sur la liste.

M. Allmand: J'avais terminé mes questions au sujet des lignes, monsieur le président, mais honnêtement j'ai des questions à poser sur le matériel et je voudrais poser ces questions lorsque nous en serons à la rubrique intitulée: «la flotte aérienne»; pourriez-vous s'ils vous plaît ajouter mon nom à la liste?

M. Pratte: Puis-je vous apporter une correction.

M. Allmand: Oui.

M. Pratte: J'ai dit que nous avions 76 p. 100 du trafic à Los Angeles; j'aurais dû dire 66 p. 100 et non pas 76 p. 100. Ce pourcentage représente une augmentation de 3 p. 100 par rapport à 1967.

M. Allmand: Très bien.

M. Mahoney: Vous dites que vous détenez 66 p. 100 du trafic, mais quel facteur de charge avez-vous?

M. Pratte: 46 p. 100.

M. Mahoney: Sur le vol de Tampa à Miami, pouvez-vous me dire quel est le pourcentage de trafic qui se termine à Tampa ou qui a son point d'origine à Tampa, et quel est le même pourcentage qui se termine ou à son point d'origine à Miami?

M. Pratte: Nous pourrions vous donner ces renseignements, mais je ne les ai pas avec moi.

[Text]

Mr. Mahoney: Perhaps you could give us an educated guess? I have a suspicion that the overwhelming majority would originate in Miami.

Mr. Baldwin: Yes.

Mr. Mahoney: Are you planning in the forthcoming re-opening of the bilateral agreement with the United States to attempt to get a non-stop service to Miami that obviates the necessity of stopping in Tampa.

Mr. Pratte: We have it now.

Mr. Mahoney: That is done now. We hear almost daily now from American carriers of routes that they are proposing to seek in the new round on the bilateral agreement. We see that Ozark, for example, are applying for a run from Chicago, through Calgary and Edmonton to Anchorage and another airline, I believe, Continental to Fairbanks, Chicago and so on. Are you in a position to inform us of what routes you are going to be seeking into the United States when this round is re-opened?

Mr. Pratte: I do not think it would be wise to say publicly what routes we will be seeking, but I can tell you that we have a group of people who are going to tour a number of Canadian cities in the very near future to discuss with the local civic authorities their interest in having direct routes, direct connections, with American cities. We really want to expand our services.

Mr. Mahoney: When you question the wisdom of that tactic, have you thought of the fact that the American carriers through their advance publicity are mustering up tremendous support in chambers of commerce and municipalities not only in this country but across the line. They are getting quite a head start, not only in public relations but also in political muscle as far as getting what they want out of this is concerned. What makes it so uniquely wise for Air Canada to be reticent about its future plans?

Mr. Pratte: I think this is why we are sending teams out to meet with these civic authorities in a number of municipalities in Canada. We think that they may have an interest in having an Air Canada service, or a service to the States.

Mr. Mahoney: It would be your intention then to publicize your intentions to bring some pressure to bear on the people who are

[Interpretation]

M. Mahoney: Vous pourriez peut-être nous donner une estimation; je soupçonne que la vaste majorité part de Miami.

M. Baldwin: Oui.

M. Mahoney: Et, au cours des négociations qui s'ouvriront bientôt sur l'entente bilatérale avec les États-Unis, avez-vous l'intention d'essayer d'obtenir un service direct jusqu'à Miami pour éliminer le besoin d'arrêter à Tampa?

M. Pratte: Nous l'avons déjà.

M. Mahoney: Presqu'à tous les jours, nous entendons dire que les lignes aériennes américaines se proposent d'obtenir de nouvelles routes au cours de la nouvelle série de négociations sur l'entente bilatérale. Ozark, par exemple, voudrait obtenir une route allant de Chicago à Anchorage en passant par Calgary et Edmonton; une autre société, la Continental, voudrait une route reliant Fairbanks et Chicago, etc. Êtes-vous en mesure de nous dire quelle route vous tâcherez d'obtenir des États-Unis lorsqu'on rouvrira les négociations?

M. Pratte: Je ne pense pas qu'il soit sage de dire publiquement ce que nous allons essayer de faire, mais nos représentants vont visiter un certain nombre de villes canadiennes pour rencontrer les autorités municipales locales afin de savoir si elles sont intéressées à avoir des liaisons directes avec les villes américaines. Nous désirons vraiment étendre nos services.

M. Mahoney: Quand vous mettez en doute la sagesse de ces positions, est-ce que vous tenez compte du fait que les américains font beaucoup de sollicitation auprès des Chambres de commerce, par leur publicité; ces efforts portent non seulement dans ce pays, mais aussi de l'autre côté de la frontière. Ils prennent toute une avance, non seulement dans le domaine des relations publiques mais aussi en influence politique en autant que l'obtention de ce qu'ils veulent est en cause. Qu'est-ce qui rend si sages les réticences d'Air Canada concernant ces plans de l'avenir?

M. Pratte: C'est pour cela que nous envoyons des équipes rencontrer différentes autorités municipales. Nous croyons qu'elles pourraient être intéressées à jouir d'un service d'Air Canada, ou d'un service vers les États-Unis.

M. Mahoney: Vous auriez donc l'intention de rendre publics vos projets pour exercer une certaine pression sur ceux qui négocient

[Texte]

negotiating this for Canada. In this way, they may know what you and the people want, and will perhaps do a better job for us in negotiations, than they have in the past.

Mr. Pratte: I think that it would be in order for us to do that after we have had discussions with the cities.

Mr. Mahoney: I think it would be completely in order.

Mr. Pratte: A team will be in Calgary in the third week of June, and then they will go to Vancouver.

Mr. Osler: When are you coming to Winnipeg, Mr. Chairman?

Mr. Pratte: In July.

Mr. Osler: A propos what Mr. Pratte said, Mr. Chairman, just the other day there was an active group headed by the Mayor, plus several leading citizens, from Edmonton which was down here trying to impress people that Northwest Airlines should be allowed landing rights in Edmonton, which they gave up some years ago. It seems to me that they are whooping up a lot of good publicity for themselves in Edmonton by doing that, whether or not they get the route.

Mr. Pratte: I think they have been in touch with us. We are also going to Edmonton.

Mr. Mahoney: Do you have any intimation as to when the actual negotiations will be taking place? The best I have been able to find out so far is "some time later this year". Do you have anything firmer than that?

Mr. Pratte: We have only been told, "late this year".

Mr. Mahoney: Well, we are even on that one. I do hope that when the time comes, your missionary work will have been adequate and successful. Are you reasonably satisfied with the share of routes which you have received in the past in these negotiations?

Mr. Pratte: I do not think so, sir.

Mr. Mahoney: I appreciate you are never satisfied, Mr. Baldwin, in absolute terms, but perhaps in relative terms. The general impression is that we have been given the short end of the stick.

Mr. Pratte: That is our conviction.

Mr. Mahoney: Mr. Chairman, I made myself a bit of a stinker earlier on the segregation of items, and now I find myself in the

[Interprétation]

au nom du Canada. De cette façon, ils sauront ce que vous et le public voulez, et accompliront un meilleur travail au cours des négociations qu'ils ne l'ont fait dans le passé?

M. Pratte: Je crois qu'il serait dans l'ordre que nous fassions cela après en avoir discuté avec les villes.

M. Mahoney: Je crois que ce serait tout à fait dans l'ordre.

M. Pratte: Une équipe sera à Calgary durant la troisième semaine de juin et elle se rendra ensuite à Vancouver.

M. Osler: Quand est-ce que vous venez à Winnipeg, monsieur le président?

M. Pratte: En juillet.

M. Osler: Au sujet de ce qu'a dit M. Pratte, monsieur le président, l'autre jour, il y avait un groupe actif sous la direction du maire et de citoyens éminents d'Edmonton qui sont venus ici convaincre les gens que l'on devrait donner le droit d'atterrissage à Edmonton à la *Northwest Airlines*, droit qu'ils ont abandonné il y a quelques années. Je crois qu'ils se font pas mal de publicité à Edmonton en faisant cela, qu'ils obtiennent la route ou non.

M. Pratte: Je crois qu'ils nous ont contactés. Nous allons aussi à Edmonton.

M. Mahoney: Monsieur le président, est-ce que vous avez une idée du moment où ces négociations auront lieu? Tout ce que j'ai pu savoir jusqu'ici, c'est qu'elles auront lieu «plus tard cette année». Auriez-vous des renseignements plus précis que cela?

M. Pratte: On nous a seulement dit «vers la fin de l'année».

M. Mahoney: Hé bien, nous sommes quittes là-dessus. J'espère que, le moment venu, votre travail de missionnaire aura été couronné de succès. Êtes-vous raisonnablement satisfait de la part de routes que vous avez reçue dans le passé au cours de ces négociations?

M. Pratte: Non je ne crois pas, monsieur.

M. Mahoney: Je crois, M. Baldwin, qu'on est jamais satisfait en termes absolus, mais en termes relatifs peut-être... L'impression générale est que nous avons été défavorisés.

M. Pratte: C'est ce que nous croyons.

M. Mahoney: Monsieur le président, je me suis rendu quelque peu désagréable plus tôt, au sujet de la ségrégation des articles, et je

[Text]

embarrassing position of having to ask a question on equipment or fleet in order to lead into some other questions on routing.

The Chairman: We could come back on that.

Mr. Mahoney: No, the basic question involves routing. With regard to your replacement plans, what number of aircraft will you to end up with here once the Viscounts are phased out and so on that will have a capacity of less than 100 passengers?

Mr. Baldwin: The DC-9 Fleet which has roughly a 100 passenger capacity ...

Mr. Mahoney: Is that the stretch 9, or the long 9, or the small one?

Mr. Baldwin: They are all stretch 9s. We had 31 at the end of the year. The figure for the new orders was given earlier by Mr. Pratte. I have forgotten ...

Mr. Mahoney: I am not interested in the quantities. Within your immediate plans the DC9 will be your smallest plane.

Mr. Baldwin: There may be a residual number of Viscounts operating, roughly ten in number, at the present time. We think that this could change in another year.

Mr. Mahoney: Let me ask the questions on routing then. How do you propose, for example, to cope with your Vancouver-Victoria run, and to give the kind of service to Rouyn, to Val d'Or, and to places that you presently serve, once you eliminate the prop-jets?

Mr. Pratte: The latest information which I have is that as of the end of October or the first of November 1971, we will remain with 10 Viscounts in operation.

• 1705

Mr. Mahoney: For a run like Winnipeg-Saskatoon-Edmonton, do you feel that in switching over to these larger planes you will be able to give the kind of service, and the frequency of service that is necessary? Are we approaching a point where some of these runs will be more suitable for other carriers with different types of equipment than your own?

Mr. Pratte: No. I think that we will be able to give the kind of service that the public is entitled to receive from us.

Mr. Mahoney: Do you have any specific plans at the moment which you could com-

[Interpretation]

me vois maintenant dans l'embarrassante situation d'avoir à poser une question sur l'équipement et la flotte pour en revenir à d'autres questions sur les routes.

Le président: Nous pourrions y revenir.

M. Mahoney: Non, la principale question implique les itinéraires. Avec vos plans de remplacement, quel nombre d'avions allez-vous avoir en fin de compte une fois que l'on aura éliminé les Viscount et les autres appareils d'une capacité inférieure à 100 passagers?

M. Baldwin: Les DC-9 qui peuvent avoir une capacité d'à peu près 100 passagers...

M. Mahoney: S'agit-il du DC-9 allongé, du DC-9 long, ou du petit?

M. Baldwin: Ce sont tous des DC-9 allongés. Nous en avons 31 à la fin de l'année. Les chiffres pour les nouvelles commandes ont été donnés plus tôt par M. Pratte. J'ai oublié...

M. Mahoney: Je ne suis pas intéressé à connaître les quantités. Le DC-9 sera votre plus petit avion, selon vos plans immédiats?

M. Baldwin: Il peut y avoir encore un certain nombre de Viscount présentement utilisés, environ 10. Cela pourrait changer l'année prochaine.

M. Mahoney: Je voudrais poser certaines questions sur les itinéraires. Comment allez-vous faire, par exemple, dans le cas des vols entre Vancouver et Victoria et pour desservir Rouyn, Val d'Or, et d'autres endroits que vous desservez actuellement, quand vous aurez éliminé les avions à hélices?

M. Pratte: Selon les derniers renseignements que je possède à partir de la fin d'octobre ou du premier novembre 1971, il nous restera 10 Viscount en service.

M. Mahoney: Pour un vol comme celui de Winnipeg-Saskatoon-Edmonton, croyez-vous qu'en adoptant ces appareils plus gros vous pourriez donner le même genre de service et la fréquence de vol nécessaire? Est-ce que nous arrivons à un point où quelques-unes de ces routes seront plus appropriées à d'autres transporteurs dotés d'un équipement différent du vôtre?

M. Pratte: Non. Je pense que nous pourrions donner le genre de service que le public a le droit de recevoir de nous.

M. Mahoney: Avez-vous actuellement des plans précis sur lesquels vous pourriez faire

[Texte]

ment on with regard to this "route abandonment", if you like? Are there any routes which you would prefer to give up to a regional carrier, if one were available, to give the kind of service which the public needs?

Mr. Pratte: We are presently studying the whole area of air policy, including policy as applicable to regional carriers. We have been told by the Transport Commission that we would be making to the Minister and yourselves, some representation during the summer. Our study is not fixed yet.

Mr. Mahoney: It may not directly concern you, but it seems that the recent strike demonstrated that western Canada is relatively speaking very well served by regional carriers, as compared to the alternate service that was available to many people here in the East. Would certain routes in the East perhaps be under consideration for substituting a regional carrier on some of the shorter runs?

Mr. Pratte: We are considering a ways and means whereby we can co-operate with the regional carriers to turn them into viable operations. Most of them are now complaining that their operations are not viable.

Mr. Mahoney: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Pringle.

Mr. Pringle: Thank you, Mr. Chairman. I have a question that I can classify, I hope, as Routes and Services, and very quickly. It is more or less a small question, but especially important to many areas in western Canada—these remote areas which are becoming interested in third-level air carriers. Despite the roadblocks provided by the cumbersome method of licensing prescribed by CTC, small energetic companies are struggling to gain licences.

A few years ago these third-level carriers were interested mainly in in-route passengers, but with the vast increase in rural travel many passengers from remote areas could very well use third-level carriers as initial transportation. I would like to refer, if I may, to one town, Chilliwack, where 4,000 passengers went to Honolulu. It is a very short distance from Vancouver.

It is only about 60 miles, but these people have difficulty going by automobile and they

[Interprétation]

des commentaires concernant les routes que vous avez l'intention d'abandonner? Y a-t-il des trajets que vous préféreriez abandonner à un transporteur régional pour donner au public le genre de service dont il a besoin?

M. Pratte: Nous sommes en train d'étudier toute la politique du transport aérien y compris ses applications aux transporteurs régionaux. La Commission des transports nous a dit que nous soumettrions des recommandations au Ministre et à vous-mêmes au cours de l'été. Notre étude n'est pas encore terminée.

M. Mahoney: Ceci ne vous concerne peut-être pas directement mais la récente grève semble avoir démontré que l'Ouest du Canada est relativement parlant très bien servi par les transporteurs régionaux par rapport au service de rechange qu'ont pu avoir plusieurs gens ici dans l'Est. Est-ce que, pour un certain nombre de routes de l'Est, on étudie le remplacement par un transporteur régional des appareils actuels sur quelques-unes des routes les plus courtes?

M. Pratte: Nous étudions une façon selon laquelle nous pourrions collaborer avec les transporteurs régionaux afin de rendre leur exploitation rentable. La plupart d'entre eux se plaignent que leurs exploitations ne sont pas rentables.

M. Mahoney: Je vous remercie, monsieur le président.

Le président: Monsieur Pringle.

M. Pringle: Merci, monsieur le président. Je voudrais poser une question qui peut être classée, je l'espère dans le domaine des routes et services. C'est une question plus ou moins petite, mais elle est particulièrement importante pour bien des régions de l'Ouest du Canada. Ces régions éloignées s'intéressent de plus en plus aux transporteurs de troisième catégorie. Malgré les entraves causées par le système encombrant de licenciement prescrit par la CTC, d'énergiques petites sociétés luttent pour obtenir des licences.

Il y a quelques années, ces transporteurs de troisième catégorie s'intéressaient surtout aux lignes passagères, mais avec l'importante augmentation des voyages en campagne, beaucoup de passagers des régions éloignées pourraient très bien utiliser ces transporteurs de troisième catégorie comme moyen de transport initial. Je voudrais mentionner, si je puis nommer une ville, la ville de Chilliwack, où 4,000 passagers sont allés à Honolulu. Ce n'est pas très loin de Vancouver.

Ce n'est qu'à 60 milles, mais ces gens ont de la difficulté à y aller par automobile et ils

[Text]

would like to go by third-level carrier to Vancouver and continue to Honolulu, the Orient, and so forth. However, the carriers have difficulty in getting the co-operation from the trunk lines. In this case it is not Air Canada; it is Canadian Pacific Air Lines.

I am wondering if there is any possibility in the foreseeable future that third-level air carriers might receive recognition from Air Canada and obtain ticketing arrangements similar to the regional carriers. I am talking about ticketing now, in small remote areas through to world centres.

Mr. Pratte: I think Mr. Baldwin could answer that.

Mr. Baldwin: Mr. Pringle, I think the door is open for discussion with any of them where we could provide a servicing support. There is one case in Ontario of a third level carrier—I think it is called Georgian Bay Airlines—where we are already providing a substantial amount of support. I am not sure whether it includes ticketing, but we are doing certain ground support work for them at their request, and this sort of thing. We are glad to co-operate in any opportunity that offers itself.

Mr. Pringle: Do you think there is a possibility that in the future this may include ticketing, which at the moment is the big...

Mr. Baldwin: It could be. This would have to be a matter of mutual discussion in relation to the extent of the manpower burden it might involve for us and the cost arrangements, but where it can be worked out we are very happy to make an arrangement of this sort.

Mr. Pringle: Thank you, very much. Mr. Chairman, that is my one question on routes. I will pass to the next one.

The Chairman: Mr. Breau.

M. Breau: Monsieur le président, j'ai des questions à adresser à M. Pratte, mais plusieurs d'entre elles se rattachent à celles qu'a posées M. Mahoney. Est-ce que vous avez plusieurs routes présentement dans l'Est du Canada, disons les routes Halifax, Frédéricion, Québec, Montréal peut-être, où vous avez beaucoup d'arrêts qui ne sont pas nécessairement profitables?

M. Pratte: C'est une question bien difficile que celle de savoir si une route ou un seg-

[Interpretation]

aimeraient donc pouvoir se rendre jusqu'à Vancouver en transporteur de troisième catégorie et ensuite continuer jusqu'à Honolulu, l'Orient, etc. Mais ces transporteurs de troisième niveau ont de la difficulté à obtenir la collaboration des lignes principales. Dans ce cas, il ne s'agit pas d'Air Canada, mais de la société C.P. Air.

Je me demande s'il ne serait pas possible, dans un avenir rapproché, que des transporteurs de troisième catégorie puissent être reconnus par Air Canada et obtenir des ententes relatives aux billets semblables à celles des transporteurs régionaux. Je parle de la vente des billets dans les petites localités éloignées par l'entremise des centres mondiaux.

M. Pratte: Je pense que M. Baldwin pourra répondre à cette question.

M. Baldwin: Monsieur Pringle, la porte est ouverte aux discussions pour tout transporteur à qui nous pourrions offrir une aide en ce qui a trait au service. Il y a en Ontario un transporteur de troisième catégorie, je crois qu'il se nomme *Georgian Bay Airlines*, à qui nous assurons une aide substantielle. Je ne suis pas sûr si cela inclut la question des billets, mais nous leur accordons, quand ils le demandent, un certain appui au sol, etc. Nous sommes très heureux de collaborer à chaque occasion où la chose se présente.

M. Pringle: Pensez-vous qu'à l'avenir, cela pourra comprendre le service des billets qui est présentement le gros...

M. Baldwin: C'est possible. Il faudrait discuter cette question en fonction du travail que cela représente pour nous et des ententes relatives aux frais, mais lorsque c'est possible, nous sommes très heureux de conclure des ententes de ce genre.

M. Pringle: Merci, monsieur le président. Voilà la seule question que j'avais au sujet des routes. Je cède la parole au suivant.

Le président: Monsieur Breau.

Mr. Breau: Mr. Chairman, I have a few questions to put to Mr. Pratte, but several of them are related to those put by Mr. Mahoney. Do you have several routes, at present, in eastern Canada, let's say perhaps the Halifax, Fredericton, Quebec and Montreal routes, where you have a lot of stops which are not necessarily profitable?

Mr. Pratte: It is a very difficult question to know whether a route or a route segment is

[Texte]

ment de route est profitable ou ne l'est pas. Prenez par exemple dans l'Est du Canada, l'arrêt à Trois-Rivières, entre Québec et Montréal, je pense bien que tout le monde admettra qu'il n'est pas profitable, il y en a sans doute d'autres. Cependant, il est très difficile de savoir s'il faut considérer le segment de route, en soi, ou plutôt le trafic qui s'ensuit du fait qu'on transporte un passager de Trois-Rivières à Montréal qui, subséquemment, peut s'en aller à Vancouver, ou qui peut s'en aller à Paris ou à Londres.

M. Breau: Vous avez mentionné tantôt que, en 1971, vous auriez environ 10 Viscount qui resteraient en service. Et vous avez dit à M. Mahoney que vous aviez demandé à la Commission canadienne des transports d'abandonner des routes ou changer vos politiques. Au Nouveau-Brunswick particulièrement, s'il ne reste que 10 Viscount, peut-être peut-on s'attendre à ce que vous abandonniez plusieurs routes, comme par exemple, Moncton, Frédéricton, Saint-Jean (N.B.).

M. Pratte: Non, je ne crois pas que ce soit une conclusion qui découle de ce que j'ai dit. Effectivement, nous envisageons l'établissement d'un service de réactés dans les Maritimes.

M. Breau: Mais, présentement, il y a un service DC-9 Moncton-Montréal-Toronto, mais tous ceux qui existent présentement seront remplacés par des services d'avions réactés, n'est-ce pas?

M. Pratte: Pas actuellement, cela est certain.

M. Breau: Comme cela, on pourrait s'attendre à ce que vos politiques changent concernant les petites routes qu'il peut y avoir et qui desservent les Maritimes.

M. Pratte: Je ne pense pas que nous envisagions de changer les politiques parce que nous changeons l'équipement. Nous envisageons plutôt d'avoir, pour la plus grande commodité du public et autant que faire se peut, des vols directs lorsque le trafic est suffisant. Mais cela ne veut pas dire que les petits endroits ne seront pas aussi bien desservis qu'ils le sont actuellement.

M. Breau: C'est tout.

The Chairman: Mr. Givens?

Mr. Givens: Mr. Chairman, I would like to ask what I consider is a very important question which has been hanging fire for a number of years. I ask this on behalf of Metropolitan Toronto which now has a popu-

[Interprétation]

profitable or not. Take for instance in the eastern part of Canada, the stop at Trois-Rivières, between Quebec City and Montreal, well, I am sure that everyone will admit that it is not profitable, and no doubt these others too. However, it is very difficult to know whether one has to take into account the route segment itself or rather the traffic which ensures from the fact of transporting someone from Trois-Rivières to Montreal, who might subsequently go to Vancouver, Paris or London.

Mr. Breau: You mentioned a while ago that in 1971 you would have about 10 Viscounts that would remain in operation. And you told Mr. Mahoney that you had asked the Canadian Transport Commission to abandon certain routes or change your policy. In New Brunswick in particular, if you have only 10 Viscounts left, we might perhaps expect you to abandon a number of routes such as, for instance, Moncton, Fredericton, St. John, N.B.

Mr. Pratte: No, I do not think that this is a conclusion that can be arrived at from what I said. We are, in fact, considering the establishment of a jet service in the Maritimes.

Mr. Breau: But at present, there is a DC-9 Moncton-Montreal-Moncton service, but all the existing services are going to be replaced by jets, are they not?

Mr. Pratte: Certainly not at the present time.

Mr. Breau: So we could expect that your policies might change concerning small routes serving the Maritimes.

Mr. Pratte: I do not think that we are considering changing policies because we are changing the equipment. We are hoping to have, for the better convenience of the public, and as far as possible, direct flights when traffic warrants it. But this does not mean that small places will not be as well served as at present.

Mr. Breau: That's all.

Le président: Monsieur Givens.

M. Givens: J'aimerais poser une question que je considère fort importante et qui fait couler beaucoup d'encre depuis plusieurs années. Je pose cette question de la part de la région métropolitaine de Toronto qui a main-

[Text]

lation of more than 2 million people and is the focal point for about another 3 million within an arc described between Kingston and London or Kitchener, Ontario, and which is represented in Parliament by about 35 Members.

For many years there has been a constant clamour for service by other international carriers. You know who they are, carriers such as KLM and Lufthansa and Alitalia—we have a huge Italian population in that area—and Elal and others. They want to come into Toronto International Airport and the people of the area want them to come in. Just this morning, for instance, there was an editorial in the *Globe and Mail*, and there have been these editorials constantly in the newspapers of the area, and by radio and television commentators over a period of many years, asking why these carriers are being prevented from coming in.

I am well aware, Mr. Chairman, that this is strictly within the jurisdiction of the Department of Transport and the Department of External Affairs to grant or withhold these rights, but the feeling has grown that the waiting for something to happen has been interminable and that the reason for these outrageous delays—and I use the word outrageous advisedly—has been because somewhere in the background Air Canada has been inviting the Departments of Transport and External Affairs to fly cover for Air Canada with respect to these applications which have been coming in for a period of years.

• 1715

Mr. Chairman, through you I would like to ask Mr. Pratte or Mr. Baldwin for as frank an answer as they can give me, whether this is so. What is the feeling of Air Canada towards these applications? Do they view them with indifference? Do they view them with alarm? In short, is Air Canada playing a part in any way in this perpetual delay in bringing about the public convenience which the public in the area has been demanding so loudly and for such a long period of time?

Mr. Baldwin: No we have not been asking the government to delay on this matter. I think the position of Air Canada and of Canadian Pacific Airlines has been quite similar in regard to this, Mr. Givens. We are very well aware of both the interest of the Toronto area at large in having an increased number of international carriers come in, and equally of the interest of a number of international carriers in gaining access directly to the important Toronto market.

[Interpretation]

tenant une population de plus de 2 millions d'habitants et qui est un point de rassemblement pour quelque 3 autres millions d'habitants en dedans d'un arc décrit entre les villes de Kingston, London et Kitchener, et qui est représenté par 35 députés au Parlement.

Depuis un nombre d'années, il y a une clameur qui s'est élevée pour avoir un service par d'autres transporteurs internationaux. Vous savez de qui il s'agit, il s'agit de KLM, Lufthansa et Alitalia—nous avons une population italienne très importante dans la région—et Elal et d'autres encore. Ils veulent venir à l'aéroport international de Toronto et les gens de la région veulent qu'ils viennent.

Ce matin, par exemple, il y a eu un éditorial dans le *Globe and Mail* et il y a toute une série d'éditoriaux dans les journaux de la région, à la radio, à la télévision, depuis bien des années, demandant pourquoi ces transporteurs ne peuvent pas venir à Toronto.

Je me rends bien compte, monsieur le président, que ceci tombe sous la juridiction du ministère des Affaires des transports et des Affaires extérieures en ce qui concerne ces droits de trafic, mais le sentiment est que cette entente est interminable, et que la raison de ce délai a été quelque part, à l'arrière-plan, le fait qu'Air Canada a invité les ministères en question pour activer les demandes faites par Air Canada depuis un certain nombre d'années.

Très franchement, j'aimerais demander à M. Pratte et à M. Baldwin de nous donner une réponse aussi franche que possible. Quel est le sentiment d'Air Canada concernant ces demandes? Est-ce qu'il les considère avec indifférence, avec alarme, avec crainte? En bref, est-ce que Air Canada joue un rôle, d'une façon ou d'une autre, dans ce délai perpétuel concernant les services qui sont nécessaires et demandés par la population depuis si longtemps?

M. Baldwin: Non, nous n'avons pas demandé au gouvernement de retarder à étudier cette question-là. Je crois que la position d'Air Canada et du CP Air a été assez semblable en ce qui regarde cette question, M. Givens. Nous nous rendons bien compte des intérêts de la population à Toronto qui aimerait voir un plus grand nombre de transporteurs internationaux. Et aussi l'intérêt des transporteurs internationaux qui veulent avoir accès directement au marché important de Toronto.

[Texte]

I think the only position that has been taken by Air Canada, and to the best of my knowledge by C.P.A. as well, is that we would point out that this does mean a competitive relationship to both of us which will have some effect on us. And all we would ask in return is that something be obtained by the government that would allow us greater access to foreign markets in return for the increased access that is given to a foreign airline in a Canadian market.

In other words, we are not afraid of the foreign competition; we are facing it right now. All we hope is that if and when the government reaches decisions on these matters—and this is a matter for governmental decision—it would be on a basis which allows us to maintain a good competitive position and get something abroad in return for whatever may be given up in Canada.

Mr. Givens: With great respect, sir, this is the answer that is always given and has been given. I would like to ask a second question. Having regard for the fact that there is this concern about the *quid pro quo*—if you are going to land in Toronto what are you going to let us have in Belgium or in Italy or what have you—would it not be correct to assume that in view of the fact that people in the Western States of the United States are fed up with switching in Chicago or New York, and would be only too pleased to come to Toronto or to Winnipeg and change there, and that consequently Air Canada would get a *quid pro quo* from the foreign carriers abroad, the business for Air Canada would increase because the Americans would come up from the States and use the facilities of Air Canada and consequently Air Canada would benefit. Would it not be correct to assume that this is a benefiting factor which would accrue to Air Canada?

Mr. Baldwin: This is a possibility where Toronto could gain some advantage, and this is taken into account in any cost benefit calculation on route exchanges that is in any study that is done for the government.

Mr. Givens: Well, then the final question. Is there any possibility of Air Canada intervening in its own enlightened self-interest in expediting the considerations being given by the Department of Transport and the Department of External Affairs with respect to these applications?

Mr. Baldwin: There is constant consultation between Air Canada and C.P.A. and both

[Interprétation]

La seule disposition prise par Air Canada, à ma connaissance, et de CP Air également, c'est que nous pouvions indiquer qu'il s'agit d'un rapport concurrentiel pour les deux qui auront une incidence sur nous. Et nous demandons, en retour, que le gouvernement obtienne quelque chose qui nous permettrait un plus grand accès aux marchés étrangers, puisque nous allons accorder en retour un accès plus grand à une compagnie aérienne étrangère sur le marché canadien.

En d'autres mots, nous n'avons pas peur de la concurrence étrangère; nous osons déjà y faire face. Et tout ce que nous espérons c'est que, lorsque le gouvernement arrive à une décision à ce sujet, et c'est une question de politique gouvernementale, ce sera sur une base qui nous permettrait de nous maintenir sur une bonne position concurrentielle et d'obtenir quelque chose en retour pour ce que nous donnerions sur le marché canadien.

M. Givens: Sauf le respect que je vous dois, monsieur, c'est la réponse que l'on donne toujours et qui a déjà été donnée. J'aimerais poser une deuxième question. Étant donné le fait qu'on se préoccupe du quiproquo causé par l'atterrissage à Toronto, qu'est-ce qu'on obtiendra en Italie ou en Belgique, par exemple? Est-ce que ce ne serait pas exact de supposer que, étant donné que les gens dans la partie ouest des États-Unis qui en ont assez de changer à Chicago ou à New-York, et ne seraient que trop heureux de venir à Toronto ou à Winnipeg et de changer d'avion là, que par conséquent Air Canada aurait un quiproquo causé par les transporteurs étrangers à l'étranger, les affaires d'Air Canada augmenteraient parce que les Américains viendraient des États-Unis et se serviraient des installations d'Air Canada? Et, par conséquent, Air Canada en profiterait. N'est-ce pas exact de croire que ce serait là un facteur bénéfique pour Air Canada.

M. Baldwin: C'est une possibilité pour Toronto de gagner un certain avantage et on en a tenu compte dans le calcul des bénéfices grâce aux changements de routes aériennes qui existent dans toute étude faite pour le gouvernement.

M. Givens: Une dernière question. Y a-t-il possibilité qu'Air Canada puisse intervenir pour accélérer les considérations du ministère des Transports et du ministère des Affaires extérieures en ce qui a trait à ces demandes?

M. Baldwin: Il y a constamment des consultations entre Air Canada, CP Air et ces deux

[Text]

those departments with regard to routes and the bilateral situations.

Mr. Givens: I do not doubt that there are consultations, but is there consultation with the thought of expediting these applications?

Mr. Baldwin: Let us say we would like to see all these situations cleared up one way or another as rapidly as possible.

The Chairman: Mr. Perrault.

Mr. Perrault: I wanted to ask about the international operations under the heading Routes and Services in the report. There have been some statements attributed to those associated with Air Canada ultimately Air Canada may become the sole international flag line for Canada abroad, outside the boundaries, and at least inside the country, at some point in the future, may be distributed to other carriers. I just wanted to ask Mr. Pratte and then Mr. Baldwin whether they can foresee this as a possibility whereby Air Canada would be the sole international air flag line outside our borders. Do you foresee that possibility?

• 1720

Mr. Pratte: Well, this is something that has to be considered, and this is a matter not for Air Canada to decide, but for the government to decide. It is a matter that relates to air policy.

Mr. Perrault: Yes, but you as Chairman of the Board must have some views on this subject.

Mr. Pratte: I have a question in my mind as to whether it is wise for Canada to have two international flight carriers.

Mr. Perrault: You question the advisability of having two carriers.

Mr. Pratte: But I do not have the answer for it as yet.

Mr. Perrault: Do you feel the same way about it Mr. Baldwin?

Mr. Baldwin: I am not likely to disagree publicly.

Mr. Perrault: Somehow I rather premeditated that that was thought but it is a consideration in view of the fact that these heavy equipment purchases are being made. I think it is a legitimate concern that if there is any possibility at all of this policy being imple-

[Interpretation]

ministères en ce qui a trait aux routes et aux autres questions bilatérales.

M. Givens: Je ne doute pas qu'il y ait des consultations, mais je parle de consultations qui rendraient les choses plus expéditives.

M. Baldwin: Disons que nous aimerions bien que cette situation soit réglée aussi rapidement que possible d'une façon ou d'une autre.

Le président: M. Perrault.

M. Perrault: J'aimerais poser des questions sur l'exploitation internationale, sur la rubrique «Routes et services.» inscrite dans le rapport. Certaines déclarations ont été attribuées à des responsables d'Air Canada comme quoi Air Canada deviendrait la seule ligne internationale du Canada, à l'extérieur des frontières et au moins à l'intérieur du pays dans l'avenir, que cela soit réparti entre les autres transporteurs. Je voulais simplement demander à M. Pratte et à M. Baldwin s'ils envisagent cela comme une possibilité, comme quoi Air Canada serait le seul transporteur international en dehors de nos frontières. Est-ce que vous voyez cette possibilité?

M. Pratte: C'est quelque chose qu'il faut étudier, mais ce n'est pas à Air Canada de décider mais au gouvernement. C'est une question qui a trait à la politique aérienne.

M. Perrault: Mais vous, en tant que président, vous devez avoir des idées à ce sujet?

M. Pratte: Voici une question—je me demande si c'est une bonne chose d'avoir 2 transporteurs internationaux au Canada.

M. Perrault: Vous mettez en doute que ce soit une bonne affaire d'avoir deux transporteurs.

M. Pratte: Je n'ai pas encore la réponse.

M. Perrault: Pensez-vous la même chose, monsieur Baldwin?

M. Baldwin: Je ne veux pas être en désaccord publiquement avec M. Pratte.

M. Perrault: J'avais prévu cette réponse. Et quelle sera l'incidence de l'achat de ces gros aéronefs? Est-ce qu'il y a une possibilité que cette politique soit mise en œuvre? Alors là vraiment nous faisons des grosses dépenses en matière d'achat d'avions géants, qui seraient

[Texte]

mented, then we are involved in a very heavy expenditure in air buses and the rest which would be satisfactory only within the context of domestic services.

Mr. Baldwin: No, the Boeing 747 is an international plane and the air bus has a Mark II and Mark III version which can be transoceanic as well. The one we have ordered so far is basically for domestic purposes, but there are versions that are transoceanic as well. I think that any airline which is ordering those would be protected against both eventualities.

Mr. Perrault: You are suggesting then that our options are open and that we are not going to find ourselves with a great deal of obsolete equipment that must be disposed of. What about the DC9s though?

Mr. Baldwin: The DC9 is an excellent domestic plane and it has limited international scope. It can be used down to the Caribbean.

Mr. Perrault: If this international policy is adopted will not the DC9s become increasingly difficult to sell, at least the earlier models?

Mr. Pratte: We do not have any of the earlier models now. We do not have any short ones.

Mr. Perrault: You sold 6 of the shorts. Were those DC9s, DC10s, DC14s?

Mr. Baldwin: They were the first version of the DC10s. They were resold and they are not an easy commodity to sell. The present long-bodied aircraft is a very active commodity and you can get a good price on the market, virtually a new price.

Mr. Perrault: I will ask other questions under equipment later on.

The Chairman: Mr. Rock.

Mr. Rock: This is on a matter that Mr. Perrault brought up regarding Air Canada vis-à-vis CPA. If your hopes are that the two airlines will get together, do you not feel then that if there is a strike in Air Canada—it would be called Air Canada—you would ground all aircraft in Canada? This way here at least you have something still operating.

Mr. Pratte: This undoubtedly is true so long as the union does not decide to strike at two airlines as they have done a number of times to the railways.

“Routes and Services” and “Traffic” agreed to.

[Interprétation]

utiles uniquement dans le cadre du service domestique?

M. Baldwin: Non. Le Boeing 747 est un avion international et l'airbus, dans sa série II et III peut être aussi un transocéanique. Donc toute compagnie qui commande ces avions est protégée par ces éventualités.

M. Perrault: Vous voulez donc dire que nos options sont ouvertes et que nous n'allons pas nous trouver avec de l'équipement désuet. Et le DC-9?

M. Baldwin: C'est un excellent avion domestique. Il a une portée internationale limitée, et peut être utilisé pour les Antilles.

M. Perrault: Si on adopte cette politique internationale, il sera extrêmement difficile de vendre des DC-9, surtout les premiers modèles.

M. Pratte: Nous n'avons pas d'avions de la première série actuellement. Nous n'en avons pas de la série à court rayon d'action.

M. Perrault: Vous en avez vendu six. Et ces DC-9, DC-10 et DC-14?

M. Baldwin: Ils faisaient partie de la première version. On les a revendus. Ce n'est pas facile à revendre, par contre le nouveau modèle est très pratique et a un bon prix sur le marché, pratiquement le prix du neuf.

M. Perrault: Je reviendrais plus tard sur la question de l'équipement.

Le président: Monsieur Rock.

M. Rock: Ma question se réfère à la question de M. Perrault au sujet d'Air Canada et de CPAir. Si vous espérez que les deux compagnies aériennes vont fusionner, ne pensez-vous pas que s'il y a une grève à Air Canada cela ne va pas arrêter tout le trafic au Canada? Actuellement, si cela arrive, il reste toujours une compagnie en opération.

M. Pratte: C'est exact, dans la mesure où les syndicats ne décident pas de déclarer une grève pour les deux compagnies en même temps, comme c'est arrivé souvent pour les chemins de fer.

«Route et services», «Trafic», adoptés.

[Text]

The Chairman: Any question on "The Fleet? Mr. Allmand.

Mr. Allmand: Mr. Pratte or Mr. Baldwin, earlier Mr. Baldwin was discussing the possibilities of STOL and UTOL aircraft. I have read where several airlines in the United States are doing research on the use of these aircraft for short-run operations. They say there are STOL aircraft that will be capable of flying about 400 miles an hour carrying 100 passengers. What research is your Company doing with respect to these possibilities, and have you looked at the de Havilland DCM7 which is a Canadian aircraft which is being developed in this area?

Mr. Baldwin: Basically we have been keeping closely in touch with the work that has been going on with the Eastern Airlines testing of the French Breguet and the American Airlines subsequent testing of the French Breguet which was put on loan to Douglas Aircraft. We have been in touch with both Douglas and Lockheed with regard to the developmental thinking they are doing. However, I must emphasize this is developmental thinking really, rather than aircraft building planning. We have been working with de Havilland in the sense of giving them

• 1725

technical advice about their own planning in this field.

The de Havilland plane is a much smaller version of a possible STOL as compared with the types that have been considered by Lockheed and Douglas. Which would be most likely to fit into the Air Canada pattern is rather hard to tell. However, in terms of the type of route structure we have at present it is possible that the larger types would be the sort of thing we would be more interested in. However, I should not make that as a completely categorical statement. We have, in fact, been of assistance to de Havilland in working with them and giving them technical advice on the type of thing that we would require from an operational point of view if we were thinking about a STOL-type operation.

Mr. Allmand: How many passengers would the de Havilland aircraft carry?

Mr. Baldwin: I am not sure that I can remember off hand, but it is in the forties, is it not? It is 44 or 45.

Mr. Givens: A few of us had a demonstration to show how well this could be handled at the Toronto Island Airport. It was a Twin Otter having a capacity of about 14 I would

[Interpretation]

Le président: Avez-vous des questions sur la «Flotte»? M. Allmand.

M. Allmand: Je pense que monsieur Baldwin ou M. Pratte ont parlé tout à l'heure de la possibilité des avions STOL et VTOL. J'ai lu que plusieurs compagnies aux États-Unis font de la recherche au sujet de l'utilisation de ces types d'avion pour les trajets courts. Il paraît que le STOL peut voler à 400 milles à l'heure en transportant 100 passagers. Qu'est-ce que votre compagnie fait en matière de recherches concernant ces possibilités? Est-ce que vous avez envisagé le cas du de Havilland DCM-7 qui est un avion canadien?

M. Baldwin: Nous suivons de très près le travail en cours chez Eastern Airlines sur les tests concernant l'avion français Bréguet et les essais d'American Airlines avec le même avion qui était prêté à la compagnie Douglas Aircraft. Nous sommes en contact avec Douglas et Lockheed au sujet du travail et des développements qu'ils sont en train d'effectuer. Cependant c'est simplement au stade du développement de la conception, mais pas encore de la construction. On travaille aussi avec de Havilland leur donnant des conseils techniques concernant leur propre planification dans ce domaine.

L'avion de de Havilland est une version beaucoup plus petite du STOL par rapport à ce qui est envisagé par Lockheed et Douglas, lequel serait plus approprié au genre de trafic de Air Canada. C'est encore difficile à dire, mais avec la structure des routes que nous avons, c'est probablement le type plus grand qui nous intéresserait, mais je ne veux pas être catégorique à ce sujet. Nous avons cependant fourni une aide à de Havilland en travaillant avec eux et en leur fournissant des conseils techniques et des informations quant au type d'avion dont nous aurions besoin dans le cas d'une exploitation avec des avions de type STOL.

M. Allmand: Combien de passagers pourront transporter les avions de de Havilland?

M. Baldwin: Je ne suis pas certain, je pense que c'est entre 40 et 45 passagers.

M. Givens: Certains d'entre nous ont été témoins d'une démonstration faite à l'aéroport Toronto Island. Il s'agissait d'un avion Twin Otter d'une capacité, je crois, d'à peu près 14

[Texte]

say. How much does a Twin-Otter handle? You ought to know that.

Mr. Baldwin: It handles 14 to 19 depending on how much they weigh.

Mr. Givens: Well, there was Mr. Deakon and I. I guess there were 14. I am blushing. However, it was a remarkable exhibition. It would be limited to intercity taxi, and if an aircraft could be built at a capacity of 100 people it would be fantastic because the take-off and the landing is as advertised—very short and very smooth, and the noise factor is minimal.

The Chairman: Mr. Allmand.

Mr. Allmand: Am I correct in stating that some of the experimental STOL aircraft can carry up to 100 people?

Mr. Baldwin: There has not been a true STOL aircraft built in the sense of an aircraft that will operate at the economic factors required for the North American industry. The French have done some very good developmental work in the Breguet Plant on this type of thing. However, I guess the most advanced thinking that is going on now, to the best of my knowledge, is at Lockheed and at Douglas, and they are talking in terms of the type of thing that you mentioned, an aircraft that would carry something from 100 passengers up and cruise at something in the neighbourhood of 400 miles per hour.

Mr. Allmand: What routes would be suitable for this type of aircraft in Canada?

Mr. Baldwin: Basically short, high-density routes.

Mr. Allmand: Because of the use of large helicopters in Viet Nam, and they are developing it seems more and more larger helicopters flying at faster speeds, are you doing any research on the use of helicopters on short high-density runs?

Mr. Baldwin: The cost factor still looks rather high in regard to those. I cannot claim to be a technical expert in this field, but from what our own technical people have said to me I would think that they would place greater stress or greater hope in the possibilities of the STOL type of development rather than the helicopter type of development. This should not exclude the helicopter emerging as a specialized unit for good local commuter work, but again, it is not the type of thing that would be likely to fit into the type of route pattern we presently have. It could

[Interprétation]

personnes. Combien de passager un Twin Otter peut-il transporter?

M. Baldwin: 14 à 19 personnes, suivant le poids des passagers.

M. Givens: J'en rougis, il y avait M. Deakon et moi-même. Je pense que nous étions 14. Cependant ce fut une démonstration tout à fait remarquable. Cet avion est limité au transport interville, et si on pouvait construire un tel avion avec une capacité de 100 personnes ce serait fantastique parce que l'atterrissage et le décollage se fait en douceur, et est vraiment très très court.

Le président: M. Allmand.

M. Allmand: Est-ce exact que ces avions STOL expérimentaux peuvent transporté jusqu'à 100 personnes?

M. Baldwin: On n'a pas encore construit un véritable avion STOL qui fonctionnerait dans le cadre des facteurs économiques de l'industrie nord-américaine. Les français ont fait quelque chose de très bien à l'usine Bréguet. Mais je crois que ce qui est le plus avancé dans ce domaine c'est les travaux entrepris chez Lockheed et chez Douglas, pour la construction d'un avion qui peut transporter environ 100 passagers et voler à la vitesse d'environ 400 milles à l'heure.

M. Allmand: Quelles seraient les routes appropriées pour ce genre d'avion?

M. Baldwin: Des routes relativement courtes, à haut indice de fréquentation.

M. Allmand: L'utilisation des grands hélicoptères au Vietnam semble indiquer qu'il y a tendance à avoir des hélicoptères de plus en plus grands, et allant de plus en plus rapidement. Est-ce que vous faites de la recherche concernant l'utilisation des hélicoptères?

M. Baldwin: Le facteur coût est encore assez élevé en ce qui concerne les hélicoptères. Je ne suis pas un expert technique dans ce domaine. D'après ce que nos techniciens nous ont dit, je crois qu'ils mettraient l'accent sur les possibilités de l'avion STOL, plutôt que sur les possibilités du développement d'un hélicoptère approprié. Cela n'exclut pas la possibilité d'un hélicoptère spécialisé pour les transports locaux. Encore une fois, ce n'est pas le genre de chose qui peut s'insérer dans la structure des lignes que nous desservons actuellement. Si nous voulions reprendre cela,

[Text]

mean that if we were to take this sort of thing on we would have to be talking about a new type of operation of a very short distance service that we have not been in before.

Mr. Allmand: Would there be a possibility between Dorval and Ste Scholastique?

Mr. Baldwin: I would not exclude that.

Mr. Allmand: That is all, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Perrault.

Mr. Perrault: I have a question relating to utilization, Mr. Chairman. Obviously because of the enormous investment represented by the DC8, DC9, and so on, it is essential to achieve the highest possible degree of utilization. I notice on page 22 you talk in terms of "Average Aircraft Utilization per Day 7:55". The figure seems rather low in comparison with some other air carriers in the world and I wonder whether it would be possible to explain that figure? Seven hours a day is low in comparison with some carriers who talk in terms of operating 15 hours a day.

Mr. Pratte: I think it is a function of the route structure that you have and also the type of aircraft that you have. This, of course, includes the use of the Viscount and the Vanguard.

• 1730

Mr. Perrault: Take a DC8, for example, in reference to the DC8s listed in the "Fleet". On a 24-hour basis, we will say, in terms of hours, what is the average daily aircraft utilization by type?

Mr. Pratte: For the long DC8 in 1968 it was 9.59 hours.

Mr. Perrault: 9.59.

Mr. Pratte: The DC8 short, 10 hours and 14 minutes; the Viscount, 7 hours and 9 minutes; the Vanguard, 6 hours and 16 minutes; and the long-body DC9, 8 hours and 4 minutes.

Mr. Perrault: Are attempts being made to increase the utilization hours in view of the fact that these fixed costs continue whether the plane is on the ground or in the air?

Mr. Pratte: Definitely. This is one of the reasons why we want to have fast planes as much as more and more direct routes.

Mr. Perrault: What kind of barriers do you find to achieving the goal of more efficient

[Interpretation]

il faudrait envisager une exploitation des services très très courts.

M. Allmand: Est-ce qu'il y aurait une possibilité de les utiliser entre Dorval et St-Scholastique.

M. Baldwin: Je n'exclus pas cette possibilité.

M. Allmand: C'est tout, monsieur le président.

Le président: M. Perrault.

M. Perrault: J'aurais une question à poser. Étant donné l'énorme investissement représenté par un DC-8 et un DC-9, il est essentiel de les utiliser selon le plus haut taux d'utilisation possible. A la page 22 je constate que vous parlez de l'utilisation moyenne des avions comme étant de 7.5 heures par jour. Ce chiffre semble plutôt bas par rapport à certaines autres lignes aériennes du monde qui ont un taux de 15 heures par jour. Je me demande si vous pourriez nous expliquer cela.

M. Pratte: Cela dépend de la structure des routes et aussi du genre d'aéronefs dont il s'agit. Ce chiffre comprend évidemment des Viscount et des Vanguard.

M. Perrault: Prenons un DC-8 par exemple. Pour ce qui concerne les DC-8 que vous énumérez dans votre flotte, sur une base de 24 heures, mettons, sous forme d'heure, quel serait le taux d'utilisation de la flotte?

M. Pratte: En 1968, pour le long DC-8, cité dans la rubrique «flotte», le taux était de 9 h.59.

M. Perrault: 9 h. 59.

M. Pratte: et pour le DC8 normal, il était de 10h40, le Viscount 7h09, les Vanguard, 6h50, et le long DC-9 8h04.

M. Perrault: Est-ce qu'on tente d'augmenter le nombre d'heures d'utilisation étant donné que les coûts fixes sont toujours là, que l'avion soit sur le sol ou en vol?

M. Pratte: Certainement, c'est une raison pour laquelle nous voulons le plus possible avoir des routes plus directes.

M. Perrault: Quels sont les obstacles pour utilisation plus efficace? En d'autres termes,

[Texte]

utilization? In other words if you could get that figure up to 12 hours a day, obviously you would like to, but what are the problems you encounter?

Mr. Pratte: One of your problems is the curfew problem.

Mr. Perrault: The curfew problem?

Mr. Pratte: The curfew problem in Dorval, Montreal and Toronto.

Mr. Perrault: Would you describe that for us?

Mr. Pratte: Well, I do not think you can land or take off in Dorval and Toronto after 12 o'clock at night or between 12 a.m. and 7 or 6 o'clock, or whatever it is, because of the noise.

Mr. Perrault: This would then serve to make your utilization figures more unfavourable compared to some other line—because of the reason given.

Mr. Pratte: That is right.

Mr. Perrault: Thank you very much, Mr. Chairman.

Mr. Nowlan: I have a supplementary. Would this not be one legitimate and relevant area to get these comparative figures that we talked about earlier this morning?

Mr. Perrault: Utilization figures?

Mr. Nowlan: Yes, average aircraft utilization per day in block hours. I asked this morning about getting some comparative figures for standards that are accepted by the IATA and I certainly thought that that would be one area, where there is no problem in definition or anything else, that would be relevant no matter what airline you were talking about.

Mr. Baldwin: It is very relevant because the type of equipment that you use, your average sector and the size of the cities you serve have a great deal to do with whether or not the comparison is a valid one.

Mr. Nowlan: I appreciate that you have those variables in any comparison. However, you have given an average here and have it broken down in a little more detail than Mr. Perrault, but again any airline will always have these variables of routes and type of aircraft.

[Interprétation]

si vous pouviez atteindre le chiffre de 12 heures par jour, évidemment, vous aimeriez le faire, mais quels seraient les problèmes que vous auriez?

M. Pratte: L'un de nos problèmes, c'est le couvre-feu.

M. Perrault: Le problème du couvre-feu?

M. Pratte: Le problème du couvre-feu, à Dorval, Montréal et Toronto.

M. Perrault: Pourriez-vous nous expliquer cela?

M. Pratte: Je ne crois pas qu'on puisse décoller ou atterrir, à Toronto et à Montréal, après minuit, ou entre minuit et 6 ou 7 heures le matin, à cause du bruit.

M. Perrault: Ce qui contribuerait alors à rendre vos chiffres plus défavorables que ceux d'une autre ligne, en raison de cela.

M. Pratte: En effet.

M. Perrault: Merci beaucoup, monsieur le président.

M. Nowlan: J'ai une question complémentaire à poser. Ne serait-ce pas là un secteur pertinent où nous aurions justement les chiffres comparatifs dont nous avons parlé plus tôt ce matin?

M. Perrault: Les chiffres d'utilisation?

M. Nowlan: Oui, la moyenne d'utilisation par jour, par groupes d'heures. Ce matin, j'ai demandé des chiffres comparatifs pour les normes qui sont acceptées par l'Association internationale du transport aérien. J'imagine qu'il s'agit là d'un secteur où il n'y aurait pas de problème quant à la définition, et qui serait pertinent, peu importe la ligne aérienne dont vous parlez.

M. Baldwin: C'est très pertinent, car il s'agit du genre de matériel que vous employez, ainsi que le secteur moyen, et la population des villes que vous desservez, pour savoir si la comparaison est valide ou non.

M. Nowlan: Je comprends qu'il y ait ces variables dans n'importe quelle comparaison. Mais vous avez donné une moyenne ici, et ensuite vous avez donné un peu plus de détails que M. Perrault, mais encore une fois, la moyenne pour n'importe quelle ligne aérienne comporterait toujours ces variables de routes et de genres d'avions.

[Text]

Mr. Baldwin: I am not sure we have this data.

Mr. Perrault: I have just a short supplementary, Mr. Chairman. Would those airlines flying internationally have a built-in advantage in this area of more efficient utilization?

Mr. Baldwin: Definitely.

Mr. Pratte: Take Pan Am, for instance, which flies only international—it has a definite advantage over all the trunk carriers in the United States.

Mr. Perrault: What kind of hour utilization do they achieve on stretched jets?

Mr. Baldwin: I do not think we have this. This is information that is not readily given up by other airlines.

Mr. Pratte: My recollection, and it is only a guess, is that it is over ten in the case of Pan Am.

Mr. Perrault: Ten to 15 we will say.

Mr. Pratte: Maybe not 15, but it is only a guess.

The Chairman: Is "The Fleet" agreed to.

Some hon. Members: Agreed.

The Chairman: Now we will go on to "Personnel".

Mr. Nowlan: Mr. Chairman, I have one question which involves perhaps a very large policy. Could Mr. Pratte or Mr. Baldwin tell me what bilingual policy the Company has in hiring stewardesses specifically. This question is obviously very topical when there is much discussion about institutional bilingualism and the principle of bilingualism going on, which we are not going to debate here.

In your 1968 Report you mention 350 new stewardesses were given instruction and I would like to know if the Company has a

• 1735

bilingual regulation for hiring stewardesses, pursers or ground hostesses?

Mr. Pratte: All those coming into Dorval have to be bilingual, not the others.

[Interpretation]

M. Baldwin: Je ne sais pas si nous avons ces données.

M. Perrault: Encore une brève question, monsieur le président. Ces lignes aériennes internationales auraient-elles un avantage inhérent dans ce secteur de l'utilisation plus efficace?

M. Baldwin: Sûrement.

M. Pratte: Prenez la PAN AM, par exemple, qui n'a que des vols internationaux, elle a certainement un avantage sur tous les transporteurs interurbains, aux États-Unis.

M. Perrault: Quel chiffre d'heures atteint-on avec les jets allongés?

M. Baldwin: Je ne pense pas qu'on ait ces chiffres. Ce sont des renseignements que les autres lignes aériennes ne donnent pas facilement.

M. Pratte: A ma connaissance, j'ai l'impression que c'est plus que 10, dans le cas de la Pan-Am. Et ce n'est qu'une hypothèse.

M. Perrault: De dix à quinze, disons.

M. Pratte: Peut-être pas 15, je suppose tout simplement.

Le président: Le paragraphe sur la «flotte» est-il approuvé?

Des voix: Approuvé.

Le président: Nous allons maintenant passer au paragraphe «Personnel».

M. Nowlan: Monsieur le président, j'aurais une question à poser qui implique peut-être une très vaste politique. J'aimerais savoir, soit de M. Pratte ou de M. Baldwin, quelle est la politique de bilinguisme de la compagnie pour ce qui est de l'embauchage des hôtesse de l'air. Cette question est très d'actualité, alors qu'on discute beaucoup de bilinguisme institutionnel et du principe du bilinguisme, que nous n'allons pas discuter ici.

Dans votre rapport de 1968, vous avez mentionné que vous aviez 350 nouvelles hôtesse de l'air qui ont reçu un entraînement; j'aime-

rais savoir si la compagnie a un règlement quant à l'embauchage des hôtesse de l'air, des hôtesse d'accueil, ou des commissaires de bord, pour ce qui est de la question du bilinguisme.

M. Pratte: Tous ceux qui entrent à Dorval doivent être bilingues, mais non pas les autres.

[Texte]

Mr. Nowlan: From what you said earlier then, Mr. Pratte, almost every plane of Air Canada goes through Dorval over a period of time.

Mr. Pratte: That is not absolutely correct.

Mr. Nowlan: Well, you were talking about this ground maintenance. But is that the regulation?

Mr. Pratte: All stewardesses who are based at Dorval have to be bilingual.

Mr. Nowlan: I am just trying to clarify something. I am not after the pros or cons of the principle, which I agree with, but it is the implementation of the principle which is causing some concern and this is why I am zoning in on this particular company at the moment. If I understand correctly, all stewardesses who are based in Dorval have to be bilingual, and that is fine. Then of the 350 new stewardesses who were given instruction how many were from the Province of Quebec, or were they all from there?

Mr. Pratte: Oh, no. I think a third of them were bilingual.

Mr. Nowlan: It has been put to me that this is the greatest thing for the girls of Quebec because they are perhaps more naturally receptive to the bilingual situation. It is a test tube of the larger problem.

Mr. Pratte: I must say they are a lot better in many ways, but my people tell me that it is harder to find stewardesses in the Province of Quebec than it is elsewhere.

Mr. Nowlan: Then, from your answer, approximately one-third of the new stewardesses are bilingual. Is there any bilingual program within the Company to educate them at the expense of the Company, like in the government service?

Mr. Pratte: Yes, for the English-speaking services.

Mr. Perrault: Mr. Chairman, may I ask a question?

The Chairman: Mr. Perrault.

Mr. Perrault: I see that last year instruction was given to 350 new stewardesses. What is the average length of employment for a stewardess? The tenure of employment appears to be rather short. Is this because of marriage?

Mr. Pratte: The turn-over is very high.

[Interprétation]

M. Nowlan: D'après ce que vous avez dit plus tôt, monsieur Pratte, presque tous les Avions d'Air Canada passent par Dorval, à un moment ou l'autre, n'est-ce pas?

M. Pratte: Ce n'est pas tout à fait ça.

M. Nowlan: Mais vous parliez de l'entretien au sol, tout de même. Est-ce là le règlement?

M. Pratte: Toutes les hôteses dont la base est à Dorval doivent être bilingues.

M. Nowlan: J'essaie d'avoir un éclaircissement ici. Je ne discute pas le pour et le contre du principe, que j'approuve, mais tout simplement la mise en vigueur du principe, ce qui cause une certaine préoccupation. C'est la raison pour laquelle on en parle pour cette société-ci. Toutes les hôteses, si j'ai bien compris, dont la base est à Dorval, doivent être bilingues. Très bien. Et alors, des 350 nouvelles hôteses qui ont reçu un entraînement, combien viennent du Québec, ou est-ce qu'elles viennent toutes du Québec?

M. Pratte: Oh, non. Je crois que le tiers était bilingue.

M. Nowlan: On m'a fait remarquer que c'est la meilleure chose possible pour les Québécoises, car elles sont nécessairement plus réceptives à la question du bilinguisme. C'est un essai pour un problème plus vaste.

M. Pratte: Je dois dire qu'elles sont meilleures à plusieurs égards, mais on me dit qu'il est plus difficile de trouver des hôteses de l'air au Québec qu'ailleurs.

M. Nowlan: Alors, d'après votre réponse, environ le tiers des nouvelles hôteses est bilingue. Est-ce qu'il y a un programme de bilinguisme, au sein même de la compagnie, pour essayer de les instruire, aux frais de la compagnie, comme dans la Fonction publique?

M. Pratte: Oui, certainement, pour les hôteses anglophones.

M. Perrault: Monsieur le président, est-ce que je pourrais poser une question?

Le président: Monsieur Perrault.

M. Perrault: Je vois que l'an dernier, vous avez assuré l'entraînement de 350 nouvelles hôteses. Quelle est la durée moyenne d'emploi pour une hôtesse? Il semble que la durée de leur emploi ne soit pas tellement longue. Est-ce à cause du mariage?

M. Pratte: La rotation est très forte, en effet.

[Text]

Mr. Perrault: Do you still have this age limit of 25 for stewardesses?

Mr. Baldwin: For recruiting purposes it is 21 years of age, if I remember correctly.

Mr. Perrault: How long are they permitted to actively perform their duties.

Has there not been a controversy in some of the U.S. lines in respect of fair employment practices and the fact that some stewardesses 40 years of age are grounded.

Mr. Baldwin: I am speaking from memory now but I believe that we had a ten year period in the original contract. However, very few of them reach this stage and, if they do, they probably get promoted to supervisory positions.

Mr. Perrault: So it has never been a difficulty with Air Canada.

Mr. Baldwin: Not a serious one.

Mr. Perrault: Thank you.

Mr. Nowlan: Just to tie this down and so I can answer some questions that have been directed to me, you say the stewardesses stationed in Dorval are bilingual. What percentage of the stewardess category would be considered to be stationed in Dorval?

Mr. Baldwin: Roughly a little over 600 out of a total of a little over 1,500 so it is about one third or a little over, sir. This is stewardesses plus pursers, I should say.

Mr. Nowlan: I was just going to ask whether this applies to the purser situation?

Mr. Baldwin: All pursers must be bilingual and most of them must be multilingual.

Mr. Nowlan: It is solely based on where they are stationed, and I can quite understand the situation.

Mr. Baldwin: Not the pursers.

Mr. Pratte: All pursers have to be at least bilingual.

•1740

Mr. Baldwin: Because they can be moved anywhere at any time.

Mr. Nowlan: How about the agents? Does that, again, depend on the station?

[Interpretation]

M. Perrault: Est-ce que vous avez toujours cette limite d'âge de 25 ans pour les hôtesse?

M. Baldwin: Aux fins du recrutement, c'est 21 ans, si je me souviens bien.

M. Perrault: Et pendant combien de temps peuvent-elles poursuivre leur carrière de façon active?

N'y a-t-il pas eu une certaine controverse chez quelques lignes américaines à cause des pratiques d'embauchage, et du fait que quelques hôtesse âgées de 40 ans se trouvent affectées au sol.

M. Baldwin: Je parle de mémoire maintenant, mais je crois que dans le contrat original, nous avions une limite de 10 ans. Mais, de toute façon, il y en a très peu qui durent jusque là, et si elles restent aussi longtemps que cela, elles sont promues à la surveillance.

M. Perrault: Cela n'a donc jamais posé de problèmes à Air Canada.

M. Baldwin: Pas vraiment.

M. Perrault: Merci.

M. Nowlan: Maintenant, juste pour raffermir un peu la question, et pour me permettre de répondre à certaines questions qui m'ont été posées, vous avez dit que les hôtesse stationnées à Dorval sont bilingues. Quel serait le pourcentage de la catégorie des hôtesse qui serait stationné à Dorval?

M. Baldwin: En gros, un peu plus de 600 sur un total d'un peu plus de 1500. C'est environ le tiers, ou un peu plus, monsieur. Il s'agit des hôtesse, en plus des commissaires de bord, je devrais dire.

M. Nowlan: J'allais justement vous demander si cela s'applique aux commissaires de bord.

M. Baldwin: Tous les commissaires de bord doivent être bilingues et la plupart, multilingues.

M. Nowlan: Tout dépend de l'endroit où ils sont stationnés, et alors, je comprends parfaitement la situation.

M. Baldwin: Pas les commissaires de bord.

M. Pratte: Tous les commissaires de bord doivent au moins être bilingues.

M. Baldwin: Car ils peuvent être assignés n'importe où, n'importe quand.

M. Nowlan: Et les agents? Cela dépend encore de l'endroit où ils sont stationnés?

[Texte]

Mr. Pratte: Pursers?**Mr. Nowlan:** No, the agents. You talk about 100 agents.**Mr. Pratte:** The policy is that in the capital area here in Ottawa and in the Province of Quebec they have to be bilingual.**Mr. Nowlan:** Is this policy set down by regulation or letter to the union? How is it defined?**Mr. Baldwin:** It is negotiated with the union in both cases.**Mr. Nowlan:** And is it part of the contract?**Mr. Pratte:** I do not know whether it is part of the contract.**Mr. Baldwin:** I am not sure that it is in the contract, but they had agreed to the practice.**Mr. Nowlan:** A situation in the CNR has come up in summer employment that is causing a little resentment, quite frankly. I know of two cases of individuals who last year worked as dishwashers in the trains going from Toronto to Halifax and who now cannot get employment because they are not bilingual because it goes through Montreal. Quite frankly, considering their exposure to the public of Quebec while washing dishes it does not really seem to me that this requirement would be that essential.**Mr. Pratte:** Perhaps it is because the CNR serves French cuisine.**Mr. Nowlan:** Mr. Pratte, I could order French cuisine better than I could speak French; let alone French wine. I pass.**Mr. Pringle:** Mr. Chairman, I have one short question again. This is related to pilot training. We have been beating the drums for the smaller operator and since the government subsidy to *ab initio* trainees has been discontinued, I am wondering if your airline and other airlines are giving any consideration to any working arrangements with flying schools across the country to work directly with regard to *ab initio* training in establishing some criteria?

There seems to be some difficulty in various areas. Young people who want to become pilots have difficulty in getting information without going direct to Air Canada when they have not yet even started to fly. I am wonder-

[Interprétation]

M. Pratte: Les commissaires de bord?**M. Nowlan:** Non, les agents. Vous parlez d'environ cent agents.**M. Pratte:** La politique, c'est que dans la capitale nationale, à Ottawa, et dans le Québec, il faut qu'ils soient bilingues.**M. Nowlan:** Est-ce que cette politique est établie par règlement ou par une lettre adressée au syndicat? Comment la définissez-vous?**M. Baldwin:** Elle est négociée avec le syndicat dans les deux cas.**M. Nowlan:** Est-ce que cela fait partie de la convention?**M. Pratte:** Je ne sais pas si cela est compris dans la convention.**M. Baldwin:** Je ne suis pas si certain que cela est compris dans la convention, mais ils ont convenu de la pratique.**M. Nowlan:** Une situation s'est produite au National canadien au sujet des emplois d'été qui cause un peu de ressentiment, très franchement. Il y a eu deux cas, à ma connaissance, de personnes qui, l'an dernier, ont travaillé comme laveurs de vaisselle à bord des trains de Toronto à Halifax et qui ne peuvent pas obtenir un emploi maintenant, parce qu'ils ne sont pas bilingues et que ces trains passent par Montréal. Très franchement, en lavant la vaisselle, on n'est pas tellement exposé au public de la province de Québec, et par conséquent, cette exigence ne me semble pas tellement essentielle.**M. Pratte:** Peut-être qu'à bord du CN on sert maintenant de la cuisine française.**M. Nowlan:** Monsieur Pratte, je puis commander la cuisine française bien mieux que je peux parler le français; sans parler du vin français. J'ai fini.**M. Pringle:** Monsieur le président, je n'ai qu'une question très brève à poser sur la formation des pilotes. Nous avons fait l'éloge des petits exploitants et comme les subventions du gouvernement versées aux stagiaires commençants ont été discontinuées, je me demande si votre ligne aérienne ou d'autres lignes aériennes songent à la possibilité de signer des ententes avec les écoles d'aviation du pays à l'égard de la première formation afin d'établir des critères?

Il semble y avoir certaines difficultés dans divers secteurs. Les jeunes qui veulent devenir pilotes éprouvent des difficultés à obtenir des renseignements s'en s'adresser directement à Air Canada, alors qu'ils n'ont même

[Text]

ing if you have given any consideration to establishing a handbook or anything in co-operation with the flying schools with regard to *ab initio* flying training as it relates to transport pilots?

Mr. Praitte: At the present time I think we have many more applications from qualified pilots than we have openings for them. We have a long, long waiting list.

Mr. Pringle: I can understand that, Mr. Chairman. However, as a result of discussions I have had with various pilots across the country, young people in various flying schools, and so on, there seems to be a condition here where they more or less start over again if they are accepted. They are starting from the bottom again.

I wonder if there is any possibility that this could be avoided if there were a little more information with regard to the requirements, a little more co-operation between flying schools and your flight training department, which would be of some assistance to these people who become qualified pilots? They would be better qualified pilots as a result when they make their application to you.

Mr. Praitte: Frankly, I do not know about the type of situation you have just described. I would be happy to talk with the Department of Transport and find out whether we can be of any assistance in that area.

Mr. Pringle: Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Rock: I would like to return to the question of stewardesses. If an applicant who is not bilingual and resides in Montreal does apply for a job elsewhere in Canada, is she considered? Right now you have a policy where a person who is to be based in Montreal has to be bilingual. If a girl is not bilingual and she wants to work as a stewardess and she applies for a job even though she is not bilingual could she still be accepted for another area in Canada?

Mr. Baldwin: Theoretically, yes, though most of the recruiting, Mr. Rock, is done on a local basis. In other words, we centre our recruiting at the main bases: Dorval, Winnipeg, Toronto and Vancouver, which are the main bases for flight attendance. There is nothing to prevent an extremely good unilingual English-speaking girl, for instance in Montreal, from being considered for one of the other points, though normally this would not be likely to happen because of the fact that there would be a large flow of applicants in Winnipeg and Vancouver to begin with.

[Interpretation]

pas commencé à voler. Je me demande si vous avez songé à la possibilité d'établir un manuel ou autre chose en collaboration avec les écoles d'aviation au sujet de la formation initiale des pilotes commerciaux?

M. Praitte: A l'heure actuelle, nous avons beaucoup plus de demandes de la part de pilotes compétents que nous n'avons de postes à combler. Nous avons une très longue liste d'attente.

M. Pringle: Je le comprends facilement, monsieur le président. Toutefois, à la suite des discussions que j'ai eues avec divers pilotes, dans tout le pays, les jeunes de diverses écoles d'aviation, et ainsi de suite, il semble y avoir une situation où ils doivent recommencer s'ils sont acceptés, ils recommencent au début.

Je me demande alors s'il y a une possibilité d'éviter ce genre de chose en mettant plus de renseignements à leur disposition quant aux exigences, un peu plus de collaboration entre les écoles d'aviation et votre service de formation des pilotes, qui pourrait aider ceux qui deviennent des pilotes compétents? Ils seraient par conséquent des pilotes plus compétents lorsqu'ils font leur demande d'emploi.

M. Praitte: Franchement, je ne suis pas au courant de la situation que vous venez de décrire. Je serais très heureux d'en discuter avec le ministère des Transports et m'assurer si nous pouvons être utile dans ce secteur.

M. Pringle: Merci, monsieur le président.

M. Rock: Pour en revenir aux hôtesse, si un candidat qui n'est pas bilingue et qui réside à Montréal demande un emploi, est-ce que Air Canada étudierait sa demande? A l'heure actuelle, selon votre ligne de conduite, une personne qui travaille à Montréal doit être bilingue. Mais si une personne n'est pas bilingue et demande un emploi comme hôtesse, est-ce que vous pourriez l'accepter pour une autre région du Canada?

M. Baldwin: En principe, oui, bien que la plus grande partie du recrutement se fait sur une base locale. En d'autres termes, nous recrutons aux bases principales; Dorval, Winnipeg, Toronto et Vancouver. Il n'y a rien qui empêche une jeune femme anglophone à Montréal, par exemple, de poser sa candidature pour les autres endroits, bien que normalement cela ne se produirait pas parce qu'il y a déjà un grand nombre de candidats à Vancouver et à Winnipeg au départ. Mais ce n'est pas impossible.

[Texte]

However, there is no barrier to it and it could happen.

Mr. Rock: I have here a photocopy of one of your notices, "Air Canada needs Stewardesses". This is in the Montreal area. I was very interested in the offering of salary here.

The training classes are held in Montreal at Company expense. After graduation the starting salary ranges from \$361.40 to \$449.25 per month, with a possible maximum of up to \$709.50 per month.

It is the maximum that I am looking at. When does a stewardess receive that amount? Is she then considered a stewardess?

Mr. Baldwin: This is when they have worked up to the supervisory level or check level as it might be called.

Mr. Rock: It is not just a stewardess who will be on an aircraft serving coffee?

Mr. Baldwin: She might in time on one of the major international routes, but normally at that stage she would have reached the point where she would be available for promotion to supervision.

Mr. Rock: I see. The reason that I am asking that question is that I have a letter from someone here and he is complaining about the top mechanic who receives \$619.19 a month and has to work twice as many hours as a stewardess. This is why I was asking the question.

Mr. Pratte: You are talking about the top mechanic?

Mr. Rock: Yes, this is the information I got in the letter. I am asking the question just because I want to answer this letter. If this is a supervisor, then what is a supervisor mechanic getting?

Mr. Baldwin: Much more than that.

Mr. Rock: Then that clarifies this, I think.

Mr. Pratte: This is the last collective agreement with the mechanics. I will just look for the rates.

Mr. Rock: While you are looking for that I would like to ask another question. At what age are employees pensioned?

Mr. Pratte: It is 65 for all employees except for the pilots who retire at 60.

[Interprétation]

M. Rock: J'ai ici une photocopie d'une annonce pour des hôtesse de l'air, pour la région de Montréal. J'étais très intéressé par les salaires offerts.

Les cours de formation ont lieu à Montréal aux frais de la Société. Une fois diplômée, le salaire mensuel initial va de \$361.40 dollars à \$429.25, avec un maximum de \$709.50 par mois.

C'est le maximum qui m'intéresse. A quel moment l'hôtesse reçoit-elle ce montant? Est-ce qu'on la considère alors comme une hôtesse?

M. Baldwin: C'est lorsqu'elles ont atteint le niveau de surveillante.

M. Rock: Ce n'est plus simplement une hôtesse à bord d'un avion qui servirait le café?

M. Baldwin: Elle pourrait parfois être assignée à un itinéraire international important, mais normalement, à ce niveau, elle aurait atteint l'étape où elle serait promue à la surveillance.

M. Rock: Je vois. La raison pour laquelle je pose cette question c'est que j'ai reçu une lettre d'une personne qui se plaint du fait qu'un mécanicien de premier ordre reçoit \$619.19 par mois et doit travailler deux fois plus longtemps que l'hôtesse de l'air. C'est la raison pour laquelle j'ai posé la question.

M. Pratte: Vous parlez d'un mécanicien de premier ordre?

M. Rock: Ce sont les renseignements que renfermait la lettre. Je pose la question parce que je veux répondre à la lettre que j'ai reçue. S'il s'agit d'un surveillant ici, qu'est-ce le surveillant des mécaniciens reçoit?

M. Baldwin: Beaucoup plus que cela.

M. Rock: Voilà ce qui éclaire la question, je crois.

M. Pratte: Voici la dernière convention collective passée avec les mécaniciens. Je vais simplement regarder les salaires.

M. Rock: Pendant que vous les cherchez, est-ce que nous pourrions passer à d'autres questions? A quel âge est-ce que les employés reçoivent la pension?

M. Pratte: A 65 ans pour tous les employés sauf les pilotes qui prennent leur retraite à 60 ans.

[Text]

Mr. Rock: That is because of the type of work they are doing.

Mr. Pratte: That is right. We have agreed in principle with the mechanics to allow them optional retirement at age 60 without any penalty. We still have to work out the details and find out what the financial implications are to the pension fund.

Mr. Rock: They contribute to the pension plan, do they?

Mr. Pratte: That is right.

Mr. Rock: And the pilots do too?

Mr. Pratte: Yes.

Mr. Rock: Do the pilots contribute a little more because of this 60 age?

Mr. Pratte: No, that was one of the complaints of the IAM and I agreed with them that we had to look into this situation.

Mr. Rock: I see.

The Chairman: Are you through, Mr. Rock?

Mr. Rock: I am waiting for that answer about the mechanics.

Mr. Pratte: The lead mechanic, to come back to your question, sir, under the old agreement was getting \$738.59 a month.

Mr. Rock: That is the old agreement?

Mr. Pratte: That is right.

Mr. Rock: Thank you.

The Chairman: Mr. Trudel.

Mr. Trudel: Mr. Pratte, first of all I should say I certainly appreciate the training that you do give to all your employees either new or existing. Could you translate that into a cost factor of the amount of money that is involved in either training or retraining your employees?

Mr. Pratte: All of types of training?

Mr. Trudel: Yes, as one figure.

Mr. Pratte: A qualified figure would be roughly \$4 million.

Mr. Trudel: Yearly?

Mr. Pratte: That is right.

[Interpretation]

M. Rock: Est-ce en raison du genre de travail qu'ils font?

M. Pratte: Oui. Nous avons convenu, en principe, avec les mécaniciens qu'ils pourraient prendre leur retraite à l'âge de 60, s'ils le désiraient, sans perdre de privilèges. Mais il nous faut encore en établir les modalités et calculer les conséquences financières pour la caisse de retraite.

M. Rock: Ils contribuent à la caisse de retraite, n'est-ce pas?

M. Pratte: Oui.

M. Rock: Et les pilotes aussi?

M. Pratte: Oui.

M. Rock: Est-ce qu'ils contribuent davantage en raison de leur âge à la retraite?

M. Pratte: Non, c'était justement une des plaintes de l'Association internationale des machinistes et je convenais avec eux qu'il fallait étudier cette situation.

M. Rock: Je vois.

Le président: Avez-vous terminé, monsieur Rock?

M. Rock: J'attends toujours la réponse au sujet des mécaniciens.

M. Pratte: Pour en revenir à votre question, monsieur, le mécanicien en chef recevait, sous l'ancienne convention collective, \$738.59 par mois.

M. Rock: En vertu de l'ancienne convention?

M. Pratte: Oui.

M. Rock: Merci.

Le président: Monsieur Trudel.

M. Trudel: Monsieur Pratte, tout d'abord, je devrais peut-être dire que j'apprécie beaucoup la formation que vous donnez à tous vos employés, qu'il s'agisse de nouveaux employés ou d'employés existants. Pourriez-vous nous donner le coût pour le recyclage ou la formation de vos employés?

M. Pratte: Tous les genres de formation?

M. Trudel: Oui, un chiffre rond.

M. Pratte: Je dirais que c'est environ 4 millions de dollars.

M. Trudel: Par année?

M. Pratte: C'est cela.

[Texte]

Mr. Trudel: Seeing that you spent so much money on training, refresher course, and seminars, what percentage of people already trained would you hire? I think you have indicated that you have a surplus of pilots that want to join the company, but what percentage of people come into your business already trained?

Mr. Pratte: I think most of them. For instance, in the case of the pilots, although they are licensed pilots we put them through a training course.

Mr. Trudel: Even though they have full qualifications?

Mr. Pratte: Others cannot move from a *Viscount* to a *Vanguard* without going through a training course.

Mr. Trudel: I agree with this. I was thinking not particularly of pilots but of the other people that you hire. From some of the wage scales that we have seen lately some of them are asking for \$20,000, \$22,000, \$24,000 a year. Is any portion of that training assessed against the employee?

Mr. Pratte: No.

Mr. Trudel: None at any time in any division of the company? Has this ever been considered?

Mr. Pratte: Not that I know of, sir.

Mr. Trudel: In most places when you are considered for a wage scale in the neighborhood of \$20,000 to \$30,000 a year, your training has to be at your own expense rather than at the company's expense.

Mr. Pratte: That certainly is not the policy so far of Air Canada.

Mr. Trudel: Do you know of such a principle being applied in other airlines?

Mr. Pratte: Not in other airlines as far as I know, sir.

Mr. Trudel: That answers my question on that specific point. I have a question on agency. I do not know if this fits in with this.

The Chairman: No, not now. Mr. Allmand.

Mr. Allmand: Mr. Pratte, in your report, the first and second paragraph, you refer to the collective bargaining that you have done with your employees and you state that:

[Interprétation]

M. Trudel: Étant donné que vous dépensez déjà beaucoup d'argent pour la formation, les cours de perfectionnement et les colloques, quel est le pourcentage de gens formés que vous engageriez? Je crois que vous avez déjà indiqué que vous avez un surplus de pilotes qui voudraient travailler pour la compagnie, mais quel serait le pourcentage de vos employés qui sont engagés tout en ayant une bonne formation?

M. Pratte: Je crois que la plupart, quoique dans le cas des pilotes même s'ils sont des pilotes brevetés, nous leur donnons un cours de formation.

M. Trudel: Même s'ils ont des aptitudes requises.

M. Pratte: Il y en a qui ne peuvent changer d'un *Viscount* à un *Vanguard* sans suivre un cours de formation.

M. Trudel: J'en conviens. Je ne pensais pas particulièrement aux pilotes, mais à ceux que vous engagez. Selon le barème de traitement que nous avons vu dernièrement, certains demandent 20, 22, \$24,000 par année. Y a-t-il une partie de ces frais à la charge de l'employé?

M. Pratte: Non.

M. Trudel: D'aucune façon, dans n'importe quelle division de la compagnie? Ne l'avez-vous jamais envisagé?

M. Pratte: Autant que je sache, jamais.

M. Trudel: Dans la plupart des endroits lorsque votre salaire est compris entre \$20,000 et \$30,000 par année, votre formation se fait à vos frais et non pas à ceux de la société.

M. Pratte: Ce n'est sûrement pas la politique adoptée par Air Canada, à ma connaissance.

M. Trudel: Savez-vous si ce principe s'applique dans d'autres compagnies aériennes?

M. Pratte: Pas dans d'autres lignes aériennes, à ma connaissance.

M. Trudel: Cela répond à ma question sur ce point bien précis. J'aurais maintenant une question sur les agences. Est-ce que cela se trouve dans la même rubrique?

Le président: Non, pas maintenant. Monsieur Allmand.

M. Allmand: Dans votre rapport, au premier et deuxième paragraphes, vous parlez des négociations collectives que vous avez conclues avec vos employés, et vous dites

[Text]

All of these settlements were reached without major disruption to the airline's operations.

We are all aware, of course, of your recent strike, but with respect to these other settlements that you refer to over the last few years it is notable I think that you did have a strike with the mechanics about two or three years ago.

Mr. Pratte: In 1966.

Mr. Allmand: That is right. You had a short strike with the pilots, or was it settled at the very last minute?

Mr. Pratte: We went to the wire.

Mr. Allmand: To the wire. The point I am going to put to you is that it seems Air Canada in its negotiations with its employees has gone to the wire pretty much in all its agreements, and it had two strikes with the mechanics. Many of us are wondering in Parliament and in the country what kind of meaningful negotiations are going on between the company and the unions while the collective agreements are in force? Are you leaving it to the last minute all the time? Are you working with your employee associations and unions throughout the years between the terminal points of the contract so that you will avoid these costly disputes? What is the policy of your labour relations department in this respect? I think if you compare your record with CNR, for example, you will see CNR has a much better record in settling its disputes in recent years.

• 1755

Mr. Pratte: I do not think I would want to comment on what has gone on before I was appointed to Air Canada, and you can appreciate that I do not want to comment either on the recent strike because I do not think it would be conducive to better employee relations.

Mr. Allmand: I am thinking to the future.

The Chairman: I do not think either of you would be in order.

Mr. Pratte: To answer your question to the best of my ability I can say that I am not happy with the situation and we certainly are going to work as hard as we can to improve the employee relationship.

[Interpretation]

que: «Ces accords sont intervenus sans une très grande interruption des services». Nous savons tous, évidemment, qu'il y a eu une grève récemment, mais même à l'égard des autres règlements que vous mentionnés au cours des quelques dernières années, il est notable que vous avez, je crois, eu une grève des mécaniciens il y a deux ou trois ans.

M. Pratte: En 1966.

M. Allmand: C'est cela. Vous avez eu ensuite une courte grève chez les pilotes ou est-ce qu'elle a été réglée à la toute dernière minute?

M. Pratte: On a réglé la situation à la dernière minute.

M. Allmand: Il semble que dans ses négociations avec ses employés, Air Canada s'est rendu jusqu'à la limite presque dans toutes ses conventions collectives et elle a connu deux grèves chez les mécaniciens. Plusieurs parmi nous se demandent, non seulement au Parlement mais dans tout le pays, quelle sorte de négociations sensées ont lieu entre la compagnie et le syndicat, pendant la durée des conventions collectives. Est-ce que vous attendez toujours à la dernière minute? Est-ce que vous travaillez en collaboration avec les associations d'employés et les syndicats au cours des années, avant la fin de la convention collective afin d'éviter des conflits si coûteux? Quelle est la politique de votre service des relations ouvrières à cet égard? Je crois que si vous comparez votre dossier avec celui du CN, par exemple, celui du CN sera meilleur dans ce domaine au cours des dernières années.

M. Pratte: Je ne crois pas que je voudrais formuler des commentaires sur la période qui a précédé ma nomination à Air Canada. Évidemment, vous comprendrez que je ne peux formuler aucun commentaire au sujet de la grève récente, car cela ne peut certainement pas améliorer les relations avec nos employés.

M. Allmand: Je pense au futur.

Le président: Je crois que ni l'un ni l'autre n'est conforme au règlement.

M. Pratte: Mais pour répondre à votre question au meilleur de ma connaissance, je puis dire que je ne suis pas heureux de la situation et que nous allons certainement travailler le plus possible pour tenter d'améliorer les rapports avec les employés.

[Texte]

Mr. Allmand: That is very good to hear, Mr. Pratte. I suppose you, and we also, would like to see a future in which Air Canada can avoid the costly type of strike that they have had in the past.

I have just a few brief questions to follow up some of the ones that were asked. Where do most of your pilots come from? Do you draft most of them from the Air Force, or do they come from other airlines?

Mr. Pratte: Most of them, I am told, are former RCAF pilots.

Mr. Allmand: You said that all stewardesses, all personnel persons, and so on, stationed in Montreal must be bilingual. Were you just referring to the domestic flights? What is the policy for international flights with respect to bilingualism?

Mr. Pratte: All flights originating in Montreal and staffed with Dorval base employees have to be bilingual.

Mr. Allmand: What about international flights out of Toronto, Vancouver and so on? Do you allow unilingual English personnel to fly those flights?

Mr. Pratte: Yes, there are some unilingual personnel, but so far as possible we want to have bilingual capability on the aircraft.

Mr. Allmand: Even out of those points?

Mr. Pratte: That is right.

Mr. Allmand: On the international flights?

Mr. Pratte: That is correct.

Mr. Allmand: I see. Do I understand you correctly to say that you do not insist on it, but you would prefer to have on the international flights from these other points bilingual personnel as well, at least some bilingual?

Mr. Pratte: We insist on having at least one member of the crew bilingual.

Mr. Allmand: It is not a fact that most international airlines, the European ones and even the American ones, insist on bilingual and often trilingual personnel on their international flights?

Mr. Pratte: I think that is the case, sir.

Mr. Allmand: That is all, Mr. Chairman, on personnel.

"Personnel" agreed to.

[Interprétation]

M. Allmand: C'est très encourageant à entendre. Je suppose que vous aimeriez, et nous aussi, voir un avenir où Air Canada pourra justement éviter le genre de grève coûteuse par lequel elle est passée.

Seulement quelques questions très brèves maintenant. D'où viennent la plupart de vos pilotes? Est-ce que vous les prenez pour la plupart dans l'Aviation ou d'autres lignes aériennes?

M. Pratte: On me dit que la plupart sont d'anciens pilotes de l'Aviation royale du Canada.

M. Allmand: Vous avez dit que tous les commissaires de bord et que toutes les hôteses dont la base est à Montréal, doivent être bilingues. Est-ce que vous parliez seulement de vols à l'intérieur du pays? Quelle est la politique adoptée dans les vols internationaux en matière de bilinguisme?

M. Pratte: Tout le personnel engagé et dont la base est à Montréal, doivent être bilingues.

M. Allmand: Et pour les vols internationaux en provenance de Toronto, Vancouver, etc.? Est-ce que vous permettez des membres du personnel unilingues à bord?

M. Pratte: Oui, il y en a certains qui sont unilingues, mais dans la mesure du possible, nous voudrions qu'ils soient bilingues à bord de l'avion.

M. Allmand: Même à l'extérieur de ces points-là?

M. Pratte: C'est cela.

M. Allmand: Sur les vols internationaux?

M. Pratte: Oui.

M. Allmand: Je vois. Si j'ai bien compris, vous n'insistez pas là-dessus, mais vous préférez pour les vols internationaux au moins quelques personnes bilingues, n'est-ce pas?

M. Pratte: Nous insistons pour avoir au moins un membre de l'équipage bilingue.

M. Allmand: N'est-il pas vrai que la plupart des lignes internationales d'Europe et même des États-Unis insistent pour avoir un personnel bilingue et souvent trilingue pour les vols internationaux?

M. Pratte: Je crois que c'est vrai, oui.

M. Allmand: C'est tout, monsieur le président, en ce qui concerne le personnel.

La rubrique «personnel» est adoptée.

[Text]

The Chairman: I think it is 6 o'clock. Before we start on Industry Co-operation", we will adjourn until 8 o'clock tonight. Is there any other question?

M. Perrault: Permettez-moi de poser ma question, s'il vous plaît.

Le président: Avec plaisir, monsieur Perrault.

M. Osler: Excellent!

Mr. Perrault: I discussed industry co-operation earlier briefly, and you talked about the competition which exists between Canadian Pacific Airlines and Air Canada.

It is healthy domestically I suggest to have this situation, but in view of the desirability for actually improving Canada's balance of payments situation in helping the economy I would like to ask you whether or not you agree that there may be some merit in having a greater degree of co-operation between our two international lines, at least for the time being until such time as the decision may or may not be made with respect to one flagship operation?

Mr. Pratte: From that limited point of view I think you are probably right.

Mr. Perrault: Have you any statistics which indicate the traffic which has been booked through Air Canada on CP, and are comparable statistics available from the other direction? How much business has Canadian Pacific Airlines been able to book into Air Canada over the past 12 month period?

Mr. Pratte: We would not have reservations; we would have some interlined data. However, the basic interlined data would show, for example, that because, let us say, CPA has a structure that takes it from Tokyo to Vancouver to Montreal to Amsterdam, they do very little of Air Canada booking because they can book into most European points by carrying them all the way to Amsterdam themselves. This is part of the problem of how you find a basis for co-operation.

Mr. Perrault: There would be some interlined statistics of this available?

Mr. Baldwin: Yes.

Mr. Perrault: Do you have an office in Australia?

• 1800

Mr. Baldwin: Yes.

Mr. Perrault: Consistently Air Canada books BOAC into San Francisco and then

[Interpretation]

Le président: Il est dix-huit heures. Avant de commencer l'étude de la rubrique «Collaboration avec l'industrie», nous allons lever la séance jusqu'à vingt heures. Avez-vous d'autres questions à poser?

Mr. Perrault: Would you please allow me to put my question?

The Chairman: Gladly, Mr. Perrault.

Mr. Osler: Pretty good.

M. Perrault: J'aurais une question à poser sur cette rubrique et vous avez parlé de la concurrence qui existe entre Canadian Pacific Airlines et Air Canada.

Il est très bien sur le plan national d'avoir une situation de ce genre, mais étant donné qu'il serait bon d'améliorer la balance des paiements du Canada pour aider l'économie, j'aimerais vous demander, si vous n'êtes pas d'accord qu'il serait bon d'avoir un meilleur esprit de collaboration entre nos deux lignes internationales, au moins pour l'instant, jusqu'à ce que nous ayons décidé une opération de commande.

M. Pratte: A ce point de vue, je crois que vous avez probablement raison.

M. Perrault: Est-ce que vous avez des chiffres pour indiquer quel serait le trafic d'Air Canada sur CP et est-ce qu'ils seraient comparables dans l'autre sens aussi? Combien de vol le Pacifique Canadien a-t-il réservé sur Air Canada au cours des 12 derniers mois?

M. Pratte: Nous n'aurions pas le nombre de sièges réservés mais nous aurions quelques données sur des lignes aériennes. Les données fondamentales indiqueraient toutefois que parce que le CP Air a un trajet de Vancouver à Montréal à Amsterdam, ils réservent très peu de sièges chez Air Canada, car on peut aller dans la plupart des villes d'Europe en les transportant jusqu'à Amsterdam. Voilà une partie du problème pour trouver une base de collaboration.

M. Perrault: On pourrait obtenir des statistiques?

M. Baldwin: Oui.

M. Perrault: Est-ce que vous avez un bureau en Australie?

M. Baldwin: Oui.

M. Perrault: Air Canada réserve des places sur BOAC jusqu'à San Francisco et Quantas

[Texte]

Quantas Airlines from San Francisco up to Vancouver to route passengers up from Australia. Certainly, it seems to me that with Canada's balance of payments situation, it might be useful to book the passengers in Australia on CP and get them up by Canadian Pacific. At least the Canadian taxpayer is going to benefit from those kind of earnings.

Mr. Pratte: If that situation exists, then I think your conclusion is right. CPA does the same thing out of London.

Mr. Perrault: It is not a very useful exercise internationally, it seems to me.

Mr. Pratte: No, and that may be an argument why we should have only one international flag carrier.

Mr. Perrault: Then serious consideration presumably is being given to this idea of one flagship operation, because you referred to it before.

Mr. Pratte: I am seriously considering that but whether the government is or will, I do not know.

Mr. Perrault: Do you contemplate discussing this at some point with the government over the next few months?

Mr. Pratte: Definitely, sir.

Mr. Perrault: Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Osler: Mr. Chairman, I have one short supplementary. It was my understanding, again from the newspapers, that this co-operation between CP and Air Canada more or less went formally by the board when CP was told they could have 25 per cent of domestic traffic. Is that not so? What I meant is that it is no longer government policy to compel you to co-operate.

Mr. Baldwin: I am not sure whether it is government policy in that sense but it just does not work when you are in a competitive situation.

The Chairman: Shall "Industry co-operation" carry?

Some hon. Members: Agreed.

The Chairman: Shall the "future" carry?

Some hon Members: Agreed.

The Chairman: Shall the Report of Air Canada for the year ended December 31, 1967, carry?

[Interprétation]

Airlines de San Francisco à Vancouver pour acheminer les voyageurs en provenance de l'Australie. Il me semble vraiment qu'avec la balance des paiements du Canada, il serait peut-être utile de faire les réservations pour les passagers en Australie au Pacifique Canadien et de les transporter par le CPA. Au moins les contribuables canadiens pourraient profiter de ce genre de revenu.

M. Pratte: Si cette situation existe, je pense alors que votre conclusion est juste, CPA fait la même chose à partir de Londres.

M. Perrault: Ce n'est pas une pratique très utile il me semble, du point de vue international.

M. Pratte: Non, et c'est peut-être une raison pour avoir une seule ligne aérienne internationale dans ce cas là.

M. Perrault: On étudie sérieusement la question n'est-ce pas, d'avoir une seule ligne aérienne internationale. Vous en avez parlé auparavant.

M. Pratte: J'étudie sérieusement la question, mais je ne sais pas si le gouvernement le fait ou le fera.

M. Perrault: Est-ce que vous songez d'en parler d'ici quelques mois avec le gouvernement?

M. Pratte: Certainement, oui.

M. Perrault: Merci, monsieur le président.

M. Osler: Monsieur le président, est-ce que je pourrais poser une brève question supplémentaire maintenant. J'avais cru comprendre, surtout d'après les rapports qui ont paru dans les journaux, que cette collaboration entre le CP et AIR CANADA a plutôt été laissée de côté lorsque le CP a su qu'il pouvait obtenir 25 p. 100 du trafic domestique. N'est-ce pas exact? Ce que je voulais dire est que ce n'est plus une politique du gouvernement de vous forcer à collaborer.

M. Baldwin: Je ne sais pas s'il s'agit d'une politique du gouvernement dans ce sens-là, mais cela ne marche pas quand vous avez une situation concurrentielle.

Le président: Est-ce que le terme «collaboration avec l'industrie» est adopté.

Des voix: Adopté.

Le président: Est-ce que le terme «avenir» est adopté.

Des voix: Adopté.

Le président: Est-ce que le rapport d'Air Canada pour l'année se terminant le 31 décembre 1967 est adopté?

[Text]

Some hon. Members: Agreed.

The Chairman: Shall the Report of Air Canada for the year ended December 31, 1968, carry?

Some hon. Members: Agreed.

The Chairman: Shall the Auditor's Report to Parliament on the accounts of Air Canada for the year ended December 31, 1967, carry?

Some hon. Members: Agreed.

The Chairman: Shall the Auditor's Report to Parliament on the accounts of Air Canada for the year ended December 31, 1968, carry?

Some hon. Members: Agreed.

The Chairman: Shall we report the above to the House.

Some hon Members: Agreed.

Mr. Allmand: Mr. Chairman, I have a point of order. I was wondering if the opposition parties have boycotted the Committee since we stopped discussing the new...

The Chairman: You are out of order.

Mr. Trudel: On a point of order, Mr. Chairman, I believe the witnesses indicated that they would table several documents. We have adopted both reports but I would like to receive the documents that have been mentioned on several occasions today.

The Chairman: Mr. Pratte will send those reports and the answers to questions, and I will distribute them to the members.

Mr. Trudel: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Order, please. You will have most of the information tomorrow.

Mr. Pratte: I would like to take this opportunity, Mr. Chairman, to thank you and the members of the Committee for your very kind reception.

The Chairman: We would also like to thank you, Mr. Pratte and Mr. Baldwin, and all your staff.

[Interpretation]

Des voix: Adopté.

Le président: Est-ce que le rapport des vérificateurs au Parlement sur les comptes d'Air Canada pour l'année se terminant le 31 décembre 1967 est adopté?

Des voix: Adopté.

Le président: Faisons-nous rapport à la Chambre de ce qui précède?

Des voix: D'accord.

Le président: Le Rapport au parlement de l'Auditeur, concernant les comptes d'Air Canada pour l'année finissant le 31 décembre 1968, est-il accepté?

Des voix: Accepté.

Le président: Êtes-vous d'accord que ce rapport soit présenté à la Chambre?

Des voix: D'accord.

M. Allmand: J'aurais un rappel au règlement monsieur le président. Je me demandais si les partis de l'opposition ont boycotté le Comité depuis que nous avons cessé de discuter le nouveau...

Le président: Vous êtes hors d'ordre.

M. Trudel: Un rappel au règlement, monsieur le président, je crois que les témoins nous ont dit qu'ils allaient déposer plusieurs documents. Nous avons adopté ces deux rapports, mais j'aimerais bien que nous recevions les documents mentionnés à plusieurs occasions aujourd'hui.

Le président: M. Pratte m'enverra ces rapports et les réponses aux questions et je les distribuerai aux députés.

M. Trudel: Merci beaucoup, monsieur le président.

Le président: A l'ordre, s'il vous plaît. Nous allons vous donner la plupart des renseignements demain.

M. Pratte: J'aimerais saisir cette occasion pour vous remercier, monsieur le président, et vous, messieurs les députés, de votre accueil si chaleureux.

Le président: Nous voulons également vous remercier, monsieur Pratte, et monsieur Baldwin, ainsi que tout votre personnel.

OFFICIAL BILINGUAL ISSUE

FASCICULE BILINGUE OFFICIEL

HOUSE OF COMMONS

CHAMBRE DES COMMUNES

First Session

Première session de la

Twenty-eighth Parliament, 1968-69

vingt-huitième législature, 1968-1969

STANDING COMMITTEE

COMITÉ PERMANENT

ON

DES

**TRANSPORT
AND COMMUNICATIONS**

**TRANSPORTS
ET DES COMMUNICATIONS**

Chairman

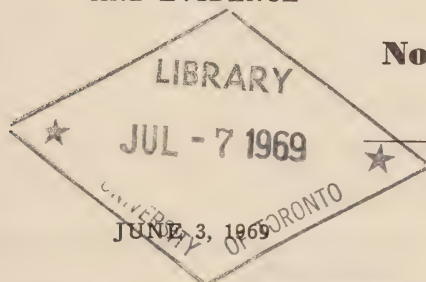
H.-Pit Lessard

Président

MINUTES OF PROCEEDINGS
AND EVIDENCE

PROCÈS-VERBAUX ET
TÉMOIGNAGES

No. 26



LE 3 JUIN 1969

Respecting

Concernant

BILL S-23,

BILL C-23,

An Act to amend the Canada Shipping Act. Loi modifiant la Loi sur la marine marchande du Canada

WITNESSES—TÉMOINS

(See Minutes of Proceedings)

(Voir Procès-verbaux)

STANDING COMMITTEE ON
TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

Chairman
Vice-Chairman
and Messrs.

Allmand,
²Barnett,
³Corbin,
⁴Forget,
⁵Givens,
Godin,
Howe,

M. H.-Pit Lessard

⁶McGrath,
Nesbitt,
Nowlan,
Osler,
Peddle,
Pringle,
Portelance,

(Quorum 11)

Le secrétaire du Comité

Robert Normand,

Clerk of the Committee.

COMITÉ PERMANENT DES
TRANSPORTS ET DES
COMMUNICATIONS

Président
Vice-président
et MM.

Rock,
Skoberg,
Thomas (*Moncton*),
Trudel,
Turner (*London*
East)—20.

¹Mr. Benjamin replaced Mr. Schreyer on
May 26, 1969.

²Replaced Mr. Benjamin, on June 3, 1969.

³Replaced Mr. Breau, on June 3, 1969.

⁴Replaced Mr. Mahoney, on June 3, 1969.

⁵Replaced Mr. Horner, on June 3, 1969.

⁶Replaced Mr. Perrault, on June 3, 1969.

¹M. Benjamin remplace M. Schreyer, le
26 mai 1969.

²Remplace M. Benjamin, le 3 juin 1969.

³Remplace M. Breau, le 3 juin 1969.

⁴Remplace M. Mahoney, le 3 juin 1969.

⁵Remplace M. Horner, le 3 juin 1969.

⁶Remplace M. Perrault, le 3 juin 1969.

ORDER OF REFERENCE

HOUSE OF COMMONS

TUESDAY, May 27, 1969.

Ordered,—That Bill S-23, An Act to amend the Canadian Shipping Act be referred to the Standing Committee on Transport and Communications.

ATTEST:

ORDRE DE RENVOI

CHAMBRE DES COMMUNES

Le MARDI 27 mai 1969.

Il est ordonné,—Que le Bill S-23, Loi modifiant la Loi sur la marine marchande du Canada, soit déferé au comité permanent des transports et des communications.

ATTESTÉ:

Le Greffier de la Chambre des communes

ALISTAIR FRASER

The Clerk of the House of Commons

[Text]

MINUTES OF PROCEEDINGS

TUESDAY, June 3, 1969.

(47)

The Standing Committee on Transport and Communications met this day at 9:40 a.m. The Chairman, Mr. H. Pit Lessard, presided.

Members present: Messrs. Allmand, Barnett, Forget, Givens, Lessard (*LaSalle*), Howe, Nesbitt, Portelance, Skoberg, Thomas (*Moncton*), Trudel, Turner (*London East*) (12).

Also present: Mr. McGrath, M.P.

Witnesses: From the Department of Transport: Messrs. R. R. Macgillivray, Director, Marine Regulations Branch, and J. Fortier, Director, Legal Services and Counsel.

Pursuant to its Order of Reference, the Committee proceeded to a clause-by-clause consideration of Bill S-23, An Act to amend the Canada Shipping Act.

The Chairman introduced Mr. R. R. Macgillivray and Mr. Fortier who were questioned thereon.

After discussion, Clauses 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21 and 22 severally carried.

At 11.05, the questioning of witnesses continuing on Clause 23, the Committee adjourned until 3:30 p.m. this day.

AFTERNOON SITTING

(48)

The Standing Committee on Transport and Communications met this afternoon at 3.40 p.m. The Chairman, Mr. H.-Pit Lessard, presided.

Members present: Messrs. Allmand, Barnett, Corbin, Forget, Givens, Lessard (*LaSalle*), Howe, McGrath, Osler, Portelance, Skoberg, Trudel, Turner (*London East*) (13).

[Traduction]

PROCÈS-VERBAUX

Le MARDI 3 juin 1969.

(47)

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit à 9h.40 ce matin sous la présidence de M. H.-Pit Lessard, président.

Présents: MM. Allmand, Barnett, Forget, Givens, Lessard (*LaSalle*), Howe, Nesbitt, Portelance, Skoberg, Thomas (*Moncton*), Trudel et Turner (*London East*) (12).

De même que: M. McGrath, député.

Témoins: Du ministère des Transports: MM. R. R. Macgillivray, directeur, Direction des règlements de la marine, et J. Fortier, contentieux et avocat-conseil.

Conformément à son ordre de renvoi, le Comité entreprend l'étude article par article du Bill S-23, Loi modifiant la Loi sur la marine marchande du Canada.

Le président présente M. R. R. Macgillivray et M. Fortier qu'on interroge à ce sujet.

Après débat, les articles 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, et 22 sont adoptés séparément.

A 11h.05, comme on n'a pas fini d'interroger les témoins au sujet de l'article 23, le Comité s'ajourne jusqu'à 15h.30 cet après-midi.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

(48)

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit à 15h.40 cet après-midi sous la présidence de M. H.-Pit Lessard.

Présents: MM. Allmand, Barnett, Corbin, Forget, Givens, Lessard (*LaSalle*), Howe, McGrath, Osler, Portelance, Skoberg, Trudel, et Turner (*London East*) (13).

Also present: Mr. Mark Rose.

De même que: M. Mark Rose.

Witnesses: Same as at the morning sitting.

Témoins: Les mêmes que ce matin.

Questioning of witnesses resumed on Clause 23 of Bill S-23.

On reprend l'interrogatoire des témoins relatif à l'article 23 du Bill S-23.

Clauses 23, 25, 26 and 27 severally carried.

Les articles 23, 25, 26, et 27 sont adoptés séparément.

Clauses 24 and 28 were allowed to stand and the Chairman agreed to seek a legal opinion as to whether a clause which was deleted in the Senate, can be reinserted by a motion in this Committee.

On réserve les articles 24 et 28, et le président consent à obtenir une opinion juridique sur la possibilité de rétablir, sur une motion du Comité, un article retranché par le Sénat.

At 5.10 p.m., the division bell ringing, the Committee adjourned to Thursday, June 5, 1969, at 11.00 a.m.

A 17h.10, au son de la sonnerie d'appel le Comité s'ajourne jusqu'à 11h. le jeudi 5 juin 1969.

Le secrétaire du Comité,
Robert Normand,
Clerk of the Committee.

[Texte]

[Interprétation]

EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

Tuesday, June 3, 1969

TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

Le mardi 3 juin 1969.

• 0945

The Chairman: Gentlemen, this morning we are considering Bill S-23, An Act to amend the Canada Shipping Act. We have with us Mr. J. Fortier, Director of Legal Services and Counsel of the Department of Transport. We are waiting for Mr. Macgillivray, who should be in any minute. Mr. Nesbitt.

Mr. Nesbitt: My colleagues and I have had an opportunity of looking at the bill, and in general terms we find it appears to be a housekeeping bill with a number of necessary amendments to the Canada Shipping Act. Some of them may be a little questionable but I think that they deserve a proper try-out to see how they work. They appear to be the result of those who have the practical job of administering the Canada Shipping Act.

There is one thing I would like to ask Mr. Macgillivray when he comes. If he does not come, perhaps he could send a written answer to this. There is additional authority set out in these amendments to provide a great many new regulations of one sort and another. And if you have regulations, there is no use in having them unless they are going to be enforced. And under some sections of the bill there are a great many new regulations to be done and, of course, in the Canada Shipping Act itself, there are a great many different kinds of regulations to be done.

It occurs to me, Mr. Chairman, that many of these regulations tend to be of a seasonal nature and if the RCMP are expected to enforce all these regulations, as they are at the moment, it appears, it puts a pretty heavy extra burden on the RCMP from time to time. I think many of us are rather disappointed to see the RCMP performing duties which I am sure they were never intended to perform, such as acting as parking attendants in some of the airports and a few other things. It tends to downgrade the force and I think it is a very bad notion.

So I would just like to suggest this, Mr. Chairman, as I did at second reading, although in a rather specific case on that occasion. A number of these regulations are

Le président: Messieurs, ce matin nous étudions le bill S-23 «Loi modifiant la Loi sur la marine marchande du Canada». Le témoin ce matin est monsieur J. Fortier, directeur du contentieux et avocat conseil, du ministère des Transports. Nous attendons M. Macgillivray, qui arrivera dans quelques minutes. Monsieur Nesbitt.

M. Nesbitt: Mes collègues et moi-même avons eu l'occasion de jeter un coup d'œil sur le bill, et, en général, il nous semble que ce soit un bill de questions plutôt ordinaires, il y a un certain nombre d'amendements proposés à la Loi sur la marine marchande du Canada; certains sont plus douteux que d'autres, mais il faudrait les mettre à l'essai pour voir comment ils fonctionnent. Il semble qu'ils aient été préparés par ceux qui sont chargés d'administrer cette Loi.

Lorsque M. Macgillivray viendra, je voudrais lui poser une question, sinon il pourrait peut-être y répondre par écrit. On accorde un peu plus de pouvoirs pour établir plusieurs règlements. Inutile d'avoir des règlements si on ne peut pas les appliquer. Dans certains paragraphes du bill on indique toutes sortes de nouveaux règlements à établir, et dans la Loi sur la marine marchande du Canada, évidemment.

Il me semble, monsieur le président, qu'un bon nombre de ces règlements sont plutôt de nature saisonnière et si la Gendarmerie royale du Canada doit appliquer tous ces règlements, et il semble que ce soit le cas présentement, il sera une tâche très lourde pour elle à l'occasion. Je pense que certains d'entre nous sont déçus de voir la gendarmerie prise avec des tâches qui ne sont sûrement pas celles à laquelle elle était destinée, comme le stationnement dans les aéroports, par exemple. C'est dégradant pour la gendarmerie et je crois que c'est une mauvaise idée.

Alors, monsieur le président, je voudrais proposer, comme je l'ai fait à l'étape de la deuxième lecture, bien que je l'aie fait à l'égard d'un cas particulier alors. Mais les règle-

[Text]

to be enforced under the Canada Shipping Act, including the new ones which will be made by Order in Council, and since a large number of these regulations are of a seasonal nature because shipping itself in this country is of a seasonal nature—certainly in the inland waters it is—consideration should be given by the Department to employing students, senior university students, who badly need summer jobs to carry out and enforce some of these regulations. It would fit in perfectly because the work is seasonal both from the student's point of view and for the enforcement of the regulations under the Act.

Of course, some of the regulations are clearly going to be carried out all year round and that would not be very suitable. But for those which tend to be of a seasonal nature, I would like to suggest that this would be a very useful operation; it would form a double purpose. It would relieve the RCMP from extra duties during the summer months when they sometimes have other things they have to do, perhaps of greater importance; it would provide students with summer jobs, and thirdly, it would ensure that many of the regulations proposed would be enforced and would not be just paper regulations, as so many of these things are, where someone in a government department draws them up and nobody enforces them. There is not much point in having them unless they are enforced. Those are the only observations that I have to make on the bill.

The Chairman: We have with us now Mr. Macgillivray, the Director of the Marine Regulations Branch.

Mr. Nesbitt: Perhaps since the remarks I have made Mr. Macgillivray can read in due course, I will not bother repeating them at this time but I would like to ask a question. At the present time, do you have any officers other than the RCMP who enforce all the regulations that are passed by Order in Council under the authority of the main Act?

Mr. R. R. Macgillivray (Director, Marine Regulations Branch, Department of Transport): No, we do not, sir. We try to encourage the provincial and municipal police to undertake enforcement of all the regulations. As one step in the direction of better enforcement, several years ago some of the provisions of our small vessel regulations were transferred into the Criminal Code. The provisions on dangerous operation of boats, impaired operation, etc., were inserted into the Criminal Code and thereupon became the responsibility of the provincial and municipal police forces.

[Interpretation]

ments qu'il faudra appliquer conformément à la Loi sur la marine marchande, y compris les nouveaux règlements établis en vertu d'un décret en conseil, sont, en grande partie, de nature saisonnière car la navigation est de nature saisonnière ici, surtout dans les eaux intérieures. Il faudrait que le ministère songe à embaucher probablement des étudiants d'université qui ont grand besoin d'emplois d'été pour appliquer certains de ces règlements. Il semble que ce système conviendrait parfaitement car ce travail est de nature saisonnière et les étudiants travaillent seulement l'été.

Dans d'autres cas, où les règlements s'appliquent toute l'année, ce ne serait pas une solution valable, mais pour les règlements saisonniers, il me semble que ce serait utile et servirait deux fins. D'abord, de soulager la gendarmerie royale de tâches supplémentaires au cours des mois d'été alors qu'ils ont parfois autres choses à faire, qui est sûrement plus important; les étudiants, de leur côté, auraient des emplois d'été, et troisièmement, les règlements proposés seraient appliqués et ne demeureraient pas lettre morte. Comme c'est le cas assez souvent ou quelqu'un du ministère prépare des règlements que personne n'applique, il est tout à fait inutile de les adopter s'ils ne sont pas appliqués. Ce sont les seules observations que j'avais à faire, monsieur le président.

Le président: M. Macgillivray vient d'arriver, il est directeur des règlements de la marine.

M. Nesbitt: Puisque M. Macgillivray est ici, il pourra sûrement lire les observations que je viens de faire au compte rendu. Je voudrais lui poser une question. Au sujet de tous les règlements qui sont adoptés par décret en Conseil en vertu de la loi, y a-t-il d'autres gens que la gendarmerie royale du Canada pour les appliquer?

M. R. R. Macgillivray (Directeur, Direction des règlements de la marine, ministère du Transport): Non, nous essayons d'encourager la sûreté municipale et provinciale de s'occuper de l'application de ces règlements. Il y a quelques années, pour mieux appliquer les règlements, certaines dispositions concernant les petits bateaux ont été transférées au Code criminel. Par exemple, les dispositions à l'égard des manœuvres dangereuses en bateau, leur usage en état d'ivresse et ainsi de suite, sont maintenant au Code criminel, et ainsi la sûreté provinciale et municipale en devenait responsable.

[Texte]

Mr. Nesbitt: I made a suggestion before you arrived, the essence of it being that since many of these regulations tend to be of a seasonal nature because shipping itself, certainly the inland waters, is of a seasonal nature, perhaps the Department should make

• 0950

use of the services of university students who also have seasonal work during the summer to enforce a number of these regulations that it will provide a dual or even triple purpose. I made these remarks at some length a few moments ago and I would be obliged if you had a look at them in due course.

Mr. Macgillivray: I am sorry I missed your remarks, sir. I did read in *Hansard* your remarks in the House.

Mr. Nesbitt: That was a specific instance. These covered a more general nature.

Mr. Macgillivray: We have considered the appointment of university students. We have had some discussion with the RCMP on it, and we feel they would need a little bit of training in proper police methods and would have to work, of course, under the supervision of a regular police officer.

Mr. Nesbitt: I was thinking in view of the fact this is done at customs ports where even more sensitive work has to be done, there is no reason that it could not apply here as well. It is something to consider.

Mr. Macgillivray: I agree with you, sir.

Mr. Howe: I have a question or two supplementary to some of the questions that Mr. Nesbitt was asking. With regard to safety on our lakes, I was rather interested in this circular that came in this morning entitled *Safety Afloat Tip Sheet*.—I did not get a chance to read it all but I presume that most of the tips are with regard to small boats; is this right?

Mr. Macgillivray: Yes, sir.

Mr. Howe: How wide a distribution does this have?

Mr. Macgillivray: We get as wide a distribution as we can through boating organizations, safety organizations, such as the Red Cross and tourist organizations. It is the tip sheet out of our booklet *Safety Afloat*. *Safety Afloat* goes into more detail. The tip sheet is the sort of thing you can post up on the wall of a club house or at a marina, and so on.

[Interprétation]

M. Nesbitt: J'ai énoncé une proposition avant votre arrivé que puisqu'un grand nombre de ces règlements sont de nature saisonnière, car la navigation elle-même, et surtout dans les eaux intérieures, est saisonnière ici, peut-être que le ministère pourrait embaucher

des étudiants l'été pour qu'ils s'occupent de l'application de certains règlements. On servirait ici un double ou un triple objectif. J'ai fait ces longues remarques il y a un moment et je vous saurais gré de les étudier en temps voulu.

M. Macgillivray: Je suis désolé d'avoir manqué vos remarques, monsieur. J'ai lu dans le *Hansard* les remarques que vous aviez faites à la Chambre des communes.

M. Nesbitt: C'était un cas particulier. Ces remarques étaient de nature plus générale.

M. Macgillivray: Nous avons songé à embaucher des étudiants pour l'été. Nous en avons parlé avec la gendarmerie royale et il faudrait les former un peu, leur enseigner certaines disciplines de la police, sous la surveillance d'un policier.

M. Nesbitt: On le fait pour des douanes et même c'est un travail très délicat. Je ne vois pas pourquoi cela ne s'appliquerait pas ici. Vous pouvez toujours y songer.

M. Macgillivray: Je suis d'accord avec vous.

M. Howe: J'ai une ou deux questions supplémentaires à poser. Pour ce qui est de la sécurité sur les lacs par exemple, je m'intéresse beaucoup à la question. J'ai reçu une brochure ce matin qui s'intitule «*Safety Afloat Tip Sheet*.» Je n'ai pas eu le temps de toute la lire, mais cela concerne les petites embarcations. N'est-ce pas?

M. Macgillivray: Oui, monsieur.

M. Howe: Quelles est la diffusion de cette brochure?

M. Macgillivray: Nous en diffusons autant que possible par les organisations de sécurité, des organisations comme la Croix-Rouge, des organisations de tourisme. C'est une feuille extraite de notre manuel intitulé "Sécurité sur l'eau". Ce feuillet peut-être affiché sur le mur dans un club ou dans une marina, ou etc. Nous faisons tout le temps notre possible pour

[Text]

We make every effort to distribute it as widely as we can through the police forces and the other organizations that I have mentioned.

Mr. Nesbitt: I have a supplementary to that.

Have you ever thought of making it a requirement? It is a very good booklet incidentally; have you ever thought of making it necessary for all small craft, which are licensed under the Act, to have it on board?

Mr. Macgillivray: No, we have not sir. We feel if it is carried on board, it will get wet and scruffy and battered around. Really we want them to read it before they go out in the boat.

Mr. Nesbitt: Charts do not always get messy.

Mr. Macgillivray: No.

Mr. Howe: I have always been a great advocate of teaching safety driving in the schools, and in the Kitchener area they have done it for years and it has become part of the curriculum. With the tremendous number of people using small boats, have you ever considered sending this out to all the schools in Canada in order that the children would be made aware of it, probably through some of their studies? The teachers could use it and I think it would be a great advantage for this to be done.

• 0955

Mr. Macgillivray: I think that is a good suggestion, Mr. Howe. We find that this year for the first time the Canada Safety Council is sponsoring a safe boating week.

Mr. Howe: I think that came in the circular this was in today.

Mr. Macgillivray: I believe so. This is separate from the Red Cross water safety week. Red Cross water safety includes swimming, bathing and boating also, but the Canada Safety Council is, for the first time, starting this safe boating week. We feel that in co-operation with them, we may find new ways of getting our educational ideas across.

Mr. Howe: Yes. Of course, I do not think the provincial educational authorities would mind if you sent them out to each school or each principal. They would be very happy to receive it, I am sure, and perhaps it could be

[Interpretation]

diffuser cette brochure autant que possible par l'entremise de la police et de toutes sortes d'organisations.

M. Nesbitt: J'ai une autre question. Avez-vous déjà songé à ce que tous les petits détenteurs de licence aient cette brochure dans leurs bateaux.

M. Macgillivray: Non, nous n'avons jamais songé à rendre cela obligatoire. Si on l'apporte sur le bateau, ce sera mouillé et massacré. On veut que les gens les lisent avant d'embarquer.

M. Nesbitt: Les tableaux ne se salissent pas toujours.

M. Macgillivray: Non.

M. Howe: J'ai toujours prôné la conduite de sécurité dans les écoles et dans la région de Kitchener on l'a fait pendant des années et cela a commencé à faire partie des cours. Avec les innombrables gens qui utilisent des bateaux, est-ce que vous avez déjà songé à envoyer cela à toutes les écoles du Canada, afin d'en mettre les enfants au courant dans certaines de leurs études? Les enseignants pourraient s'en servir et il serait fort avantageux de le faire.

M. Macgillivray: Je pense que c'est là une bonne suggestion, monsieur Howe. Nous constatons que cette année, pour la première fois, le conseil canadien de la sécurité parraine une semaine sur la sécurité sur l'eau.

M. Howe: Je pense qu'on en parle dans cette brochure.

M. Macgillivray: Je crois que oui. C'est différent de la semaine de sécurité aquatique de la Croix-Rouge. Il y a aussi la natation, les baignades et le boating, mais le Conseil canadien de la sécurité, pour la première fois cette année, parraine une semaine de sécurité pour les embarcations et nous trouvons peut-être de nouveaux moyens pour transmettre nos idées sur l'éducation.

M. Howe: Oui. Naturellement, je ne pense pas que les autorités provinciales de l'éducation s'opposeraient à ce que vous envoyiez cette brochure à chaque école et à chaque directeurs. Ils seraient fort content de la rece-

[Texte]

posted on the bulletin board of each school. Most parents of schoolchildren today have boats. They are all susceptible to accidents. We read of so many accidents each summer that I think if an educational program of this type was carried forward it would be worth-while.

Mr. Macgillivray: This is something I would like to discuss with the Canada Safety Council water safety people. It might be co-ordinated with water safety week next year. They are now distributing these folders of material for water safety week to the radio stations, newspapers and so on. I will bring this suggestion to their attention as part of the pre publicity for water safety week.

Mr. Howe: I think it would be well worth-while, because, as I say, it has become the way of life with so many people these days to have a boat in the backyard or at the cottage, or something like that.

Another question I would like to ask, Mr. Chairman, has to do with hovercraft. Is the Department of Transport doing any research on these type of vehicles?

Mr. Macgillivray: No, not research, sir.

Mr. Howe: This is just for the purpose of regulating the operation...

Mr. J. Fortier (Director, Legal Services and Counsel, Department of Transport): It is for the purpose of placing hovercraft under the Canada Shipping Act and making these vehicles subject to certain provisions of the Canada Shipping Act while being operated over water.

Mr. Howe: What is the feeling of the Department with regard to hovercraft? Are they going to become quite a useful means of transportation in some areas of our nation?

Mr. Macgillivray: We really do not know, sir, but I think there is a strong possibility that they will be. We have one commercial operation in Canada now and that is a ferry service from Vancouver to Nanaimo and they have only one craft. They have two more on order and we think they are going to order two more beyond that. Therefore, they will have five craft as soon as they can take delivery. These are their plans as we understand them now.

There is quite a good possibility of their being used in the north. We know someone is investigating the possibility of commercial service on the Mackenzie river. Of course,

[Interprétation]

voir, j'en suis certain, et peut-être qu'on pourrait les afficher sur des tableaux d'affichage à chaque école.—La plupart des parents des élèves aujourd'hui ont des bateaux.—Ils sont tous susceptibles d'avoir des accidents. Nous entendons parler de tant d'accidents chaque été que je pense que si l'on entreprenait un programme de ce genre, cela en vaudrait la peine.

M. Macgillivray: J'aimerais bien en parler avec le Conseil canadien de la sécurité. On pourrait coordonner cela avec la semaine de la sécurité nautique l'an prochain. Nous sommes présentement en train de distribuer des brochures pour la semaine de sécurité aquatique. On les envoie aux postes de radio, aux journaux et ailleurs et je leur ferai part de cette suggestion, dans le cadre de la publicité pour la semaine de la sécurité nautique.

M. Howe: Cela pourrait en valoir la peine, parce comme je l'ai dit cela fait partie du mode de vie de tant de gens aujourd'hui d'avoir un bateau dans la cour ou au chalet. Une autre question que je voudrais poser, monsieur le président, a trait aux hovercraft? Est-ce que le ministère effectue des recherches sur cette sorte de véhicules?

M. MacGillivray: Non, monsieur.

M. Howe: Il s'agit tout simplement des règlements, n'est-ce pas?

M. J. Fortier (Directeur du Contentieux et avocat du ministère des Transports): Les Hover Craft, ils sont aujettis à certaines dispositions de loi de la marine marchande parce qu'ils fonctionnent sur l'eau.

M. Howe: Qu'est-ce que le ministère pense de ces hover craft ou aéroglisseurs? Seront-ils utiles en tant que moyens de transport dans certaines parties du pays?

M. Macgillivray: Nous ne le savons pas vraiment. Mais il semble qu'ils seront utiles. Il y a une entreprise commerciale au Canada maintenant, c'est un service de transbordeurs entre Vancouver et Nanaimo, il n'y a qu'une embarcation, deux autres ont été commandées, et je pense qu'ils commanderont encore deux autres; il y en aura cinq en tout dès que les appareils seront livrés. Ce sont les plans actuels.

Il semble bien que les appareils seront utilisés dans le Nord, sur le Mackenzie par exemple, on fait des enquêtes pour savoir s'il pourrait y avoir un service commercial sur le

[Text]

being amphibious, they hold strong possibilities for use in the north.

Mr. Howe: Over the tundra and over that area where there is not too much elevation?

Mr. Macgillivray: Yes.

Mr. Howe: The ones that are operating now. I presume are economically feasible, or they would not be ordering more.

Mr. Fortier: I do not know. The one which is now operating is operating under a licence given by the Canadian Transport Commission. There were two applications made to the Commission at the same time for two services between Vancouver Island and Vancouver. The Commission issued only one licence.

Mr. Howe: What is the reason they did not give the other one?

Mr. Fortier: They came to the conclusion that it would not be in the public interest to have two services between the points, Nanaimo, Victoria and Vancouver. They felt that two would not be viable, and that one would have a better chance of running an economic operation.

• 1000

Mr. Howe: Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Macgillivray: Of course, that is when the hovercraft is, as it is now, under the Aeronautics Act. When it comes out from under the Aeronautics Act, there will be no provision for the licensing of a commercial service.

Mr. Howe: Mr. Chairman, I have one other question. I notice the regulations in here have to do with steam operated, oil operated and boilers and things like that. Have you any regulations as yet as to nuclear powered boats?

Mr. Macgillivray: No.

Mr. Howe: Or have you felt the necessity for developing them?

Mr. Macgillivray: Three of the members of our board of steamship inspection have gone to England and worked for a year apiece in a shipyard doing nuclear work. We have trained the people. We feel we have the potential for making regulations when the time comes to handle nuclear powered ships.

[Interpretation]

Mackenzie. Comme il s'agit d'un appareil de type amphibie, cela comporte de nombreuses possibilités pour l'utiliser dans le Nord.

M. Howe: Sur la toundra et là où il n'y a pas beaucoup d'élévation, n'est-ce pas?

M. Macgillivray: Oui.

M. Howe: Ceux qui fonctionnent à l'heure actuelle semblent rentables, sans ça on n'en commanderait pas d'autres.

M. Fortier: Je l'ignore. Il y en a un qui a une licence de la Commission des transports, remise par la Commission des Transports du Canada. On a fait deux demandes à la Commission pour deux services entre l'île de Vancouver et Vancouver, en même temps pour deux services de traversiers entre l'île de Vancouver et Vancouver. La commission n'a accordé qu'une licence.

M. Howe: Pourquoi l'autre n'en a-t-il pas eue?

M. Fortier: On en avait conclu qu'il n'en allait pas de l'intérêt public d'avoir deux services entre Nanaimo, Victoria et Vancouver. Ils ont estimé que deux services ne seraient pas rentables, et qu'un aurait une meilleure chance d'avoir une exploitation rentable.

M. Howe: Merci, monsieur le président.

M. Macgillivray: Le hovercraft relève maintenant de la loi sur l'aéronautique. Lorsqu'un programme relève de la loi sur l'aéronautique, il n'y aura pas de permis pour un service commercial.

M. Howe: Monsieur le président, j'ai une autre question. J'ai constaté que les règlements portent sur les navires à vapeur, les bateaux à pétrole et des choses comme cela. Avez-vous des règlements sur les bateaux mus par l'énergie nucléaire?

M. Macgillivray: Non.

M. Howe: Avez-vous senti la nécessité de les développer?

M. Macgillivray: Trois membres du Conseil d'inspection des navires à vapeur sont allés en Angleterre et ont travaillé un an chacun dans un chantier maritime de construction de bateaux mus à l'énergie nucléaire. Nous avons formé les gens. Nous croyons avoir le potentiel d'établir des règlements quand viendra le temps de s'occuper de navires fonctionnant à mus par l'énergie nucléaire?

[Texte]

Mr. Howe: Are there any transport or commercial vehicles that are using nuclear power?

Mr. Macgillivray: Yes, the U.S. ship *Savannah* is a nuclear powered merchant ship. It has not been very successful. I think it is in mothballs now. West Germany has launched a nuclear-powered ship which we expect to visit Canada some time later this year. They have entered into discussions with us for an agreement covering the visit. There are a lot of safety matters to be cleared before the ship enters our waters and questions of liability to be settled in case of a nuclear incident. We are in the process of discussing these arrangements with the West German government now.

Mr. Howe: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Skoberg.

Mr. Skoberg: I will pass for now.

The Chairman: Mr. Barnett.

Mr. Barnett: Mr. Chairman, I have looked through the brief outline that Mr. Fortier gave to the Committee of the other place on the contents of the Bill. He suggested there are some aspects of the Bill that he would describe as being minor in nature and two or three others which I really think could form the basis of fairly important amendments to the Act. The question of the operation of hovercraft is one. I have not had time to study all of the evidence of the argument that was advanced in the other place in detail. I noticed that the operators of the service which is now in effect between Nanaimo and Vancouver did submit a brief and apparently raised some objections to the idea of being required to meet the provisions of the Canada Shipping Act in their operations over water. Am I correct in understanding that for licencing purposes they are still technically classified as aircraft or at least come under the Aeronautics Act?

Mr. Macgillivray: That is right sir.

Mr. Barnett: But this proposal will simply require that they observe the rules of navigation when operating over water and that the relevant provisions of the Canada Shipping Act will apply to ensure that they are required to do that. Is that generally the position?

Mr. Macgillivray: Yes sir. Presently they happen to fall under the definition of an aircraft and therefore they are now governed by

[Interprétation]

M. Howe: Est-ce qu'il y a des véhicules de transport ou des véhicules commerciaux qui utilisent l'énergie nucléaire?

M. Macgillivray: Oui, le navire *Savannah* des États-Unis est un navire marchand fonctionnant à l'énergie nucléaire. Cela n'a pas été une réussite. Je pense que le projet a été mis de côté. L'Allemagne de l'Ouest a lancé un vaisseau fonctionnant à l'énergie nucléaire, je pense que ce navire viendra au Canada cette année. Il y a eu des entretiens avec le Canada sur cette question. Il y a toutes sortes de questions de sécurité qui doivent être éclaircies et réglées avant que le navire entre dans nos eaux, et des questions de dédommagement en cas d'accident nucléaire. Nous nous entretenons présentement avec le gouvernement ouest-allemand à ce sujet.

M. Howe: Merci, monsieur le président.

Le président: Monsieur Skoberg.

M. Skoberg: Je cède mon tour pour le moment.

Le président: Monsieur Barnett.

M. Barnett: Monsieur le président, je voudrais revenir à l'exposé que M. Fortier a donné au Comité de l'autre endroit sur le contenu du bill. Il a dit qu'il y avait certains aspects du projet de loi qui semblent d'intérêt mineur et deux ou trois autres qui semblent être la base d'amendements assez importants. Quant au fonctionnement des hovercrafts, semble être l'un des points importants du bill. Je n'ai pas eu le temps d'étudier tous les témoignages et tout ce qui a été dit à l'autre endroit. Je sais que les opérateurs de ce service qui fonctionne à l'heure actuelle entre Nanaimo et Vancouver ont soumis un mémoire qui ont aussi soulevé certaines objections au sujet des dispositions de la loi sur la marine marchande. A l'heure actuelle, les Hovercrafts sont compris dans la définition des aéronefs et sont donc régis par la Loi sur l'aéronautique. Ces appareils sur coussins d'air faisaient partie du service de la marine de l'aéronautique.

M. Macgillivray: Oui, monsieur.

M. Barnett: Cette proposition demandera seulement qu'ils observent les règles de la navigation lorsqu'ils fonctionnent sur l'eau et que les dispositions pertinentes de la loi de la marine marchande s'appliqueront, pour s'assurer qu'ils doivent faire cela. Est-ce généralement la position?

M. Macgillivray: Oui, monsieur. Présentement, ils tombent dans la définition d'un aéronef et ils sont donc maintenant régis par

[Text]

the Aeronautics Act. The administration of the Aeronautics Act as it relates to hovercraft or air-cushioned vehicles has been transferred to the Marine services of the Department, so we are now administering the Aeronautics Act in Marine services as it relates to these craft. When the present amendment and a complementary amendments to the Aeronautics Act are proclaimed then it will cease to be under the Aeronautics Act and will be solely under the Canada Shipping Act. One of the arguments was put forward in the other Committee on this Bill by the present commercial operator on the west coast that he would prefer to remain under the Aeronautics Act so

• 1005

that there still would be this commercial regulation of them—that licences for a commercial operation would have to be issued as they are for any commercial air service.

However, when they come under the Canada Shipping Act and come out from under the Aeronautics Act it will no longer be necessary for an operator to obtain from the Canadian Transport Commission a licence for a commercial service. He will only have to comply with our requirements on safety matters.

Mr. Barnett: What is the thinking behind the move to take them out from under the Aeronautics Act, particularly in relation to this question of having a servant's licence to operate on the basis of public convenience and necessity and on the basis of the economic potential of a given route.

Mr. Fortier: All commercial air services are licensed by the Canadian Transport Commission but the objection to licensing these vehicles is that they are not aircraft, that the rules applicable to operation of aircraft cannot apply to these vehicles, and I think that in the United Kingdom and also in the United States they are no longer considered as aircraft.

Mr. Macgillivray: The fact, is Mr. Barnett, that they are a surface vehicle. In their limitations they are really no different from any other amphibious vehicle. If an amphibious automobile is used on the water it is a vessel within the meaning of the Canada Shipping Act and is governed by this Act.

Your air-cushioned vehicle happens to fall within the definition of an aircraft and therefore the legal officers of the Department of Justice have told us that it is not a vessel until we get this amendment through, so it

[Interpretation]

la loi sur l'aéronautique. L'administration de la loi sur l'aéronautique en ce qu'elle a trait aux véhicules sur coussin d'air a été confiée aux services de la marine du ministère, de façon que nous administrons maintenant la loi sur l'aéronautique dans les services maritimes, dans la mesure où ils ont trait à ces aéronefs. Lorsque la présente modification et une modification supplémentaire à la loi sur l'aéronautique seront adoptés, alors ils cesseront de relever de la loi sur l'aéronautique et dépendront uniquement de la loi sur la marine marchande. L'un des arguments a été avancé dans l'autre comité à propos de ce projet de loi par l'opérateur commercial

actuel sur la côte Ouest. Il a dit qu'il préférerait relever de la loi sur l'aéronautique, de sorte qu'il y aurait encore ce règlement commercial. Il faudrait des licences pour les opérations commerciales comme il y en a pour tous les services aériens commerciaux.

Mais, lorsque cela relève de la Loi sur la marine marchande et de la Loi sur l'aéronautique, il ne sera plus nécessaire que l'opérateur obtienne de la Commission des transports une licence commerciale. Il devra tout simplement s'en tenir à nos règlements sur la sécurité.

M. Barnett: Alors, ne veut-on pas que les hovercrafts relèvent de la Loi sur l'aéronautique? Comment accorde-t-on les licences, en se fondant sur les possibilités économiques d'un trajet donné.

M. Fortier: Tous les services aériens commerciaux ont des licences émises par la Commission des transports du Canada. Mais, on s'y est opposé parce que ces appareils ne sont pas des avions. Les règlements qui s'appliquent aux avions ne peuvent s'appliquer à ces appareils. Au Royaume-Uni, par exemple, et aux États-Unis aussi, je crois, les hovercrafts ne sont plus considérés comme des aéronefs.

M. Macgillivray: Il semble que ce sont des appareils qui fonctionnent à la surface de l'eau. Ils ne sont donc pas différents des autres véhicules amphibies. Lorsqu'une automobile amphibie est utilisée sur l'eau, elle devient immédiatement un navire au sens de la définition de la marine marchande et elle relève de cette loi.

Les appareils sur coussins d'air sont compris dans la définition de aéronefs et c'est la définition et les représentants juridiques du ministère de la Justice ont dit que ce n'était pas un navire tant que cet amendement ne

[Texte]

was not properly subject to the rules of safety that we have on the water.

Mr. Barnett: I myself fully agree with the concept that they should have to comply with the formal provisions of anything else that is operating on the water but I fail to see that it is necessarily desirable at the same time to put the operators of a service which is seeking to be established, such as the one in the Strait of Georgia, in a position where it has in effect no protection to build up and establish that service.

Mr. Macgillivray: As long as you are not regulating other surface vehicles in the same way, it would seem unreasonable to regulate them in that way. They are operating in competition with ships on the surface of the water and it would seem unreasonable to make them subject to licensing provisions similar to those of the Aeronautics Act when you are not making such provisions applicable to the ships that they are in competition with.

Mr. Barnett: I am merely exploring the question with you because I am sure you will agree that this whole thing is still a bit speculative in the sense of knowing what will develop in this particular field of transportation.

Mr. Fortier: That is quite right.

Mr. Barnett: There is one other question that governs such a situation? I know we operation and that is the regulation of noise. Is there anything in the Canada Shipping Act that governs such a situation? I know we

• 1110

have rules requiring vessels to maintain slow speeds in certain areas, in harbours and so on, for the protection of other property. This question of the noise pollution or noise damage that can be occasioned has been raised and I am just wondering what the actual position is as far as legislation is concerned if the proposals in this Bill are enacted.

Mr. Fortier: At the present time, sir, there is no law in Canada with respect to noise or noise nuisance, whether it be an aircraft, a ship, a train or an automobile. As far as the noise angle is concerned, there is no legislation concerning noise.

Mr. Barnett: I think I would agree, if that is the situation, that probably any attempt to

[Interprétation]

sera pas apporté, et que ce n'était pas assumé aux règles de la sécurité que nous avons sur l'eau.

Mr. Barnett: Je suis pleinement d'accord avec cela; il faudra respecter les dispositions concernant tout ce qui fonctionne sur l'eau. Mais, vraiment je ne vois pas pourquoi il soit nécessaire et souhaitable en même temps de mettre les exploitants d'un service, que l'on veut établir, tel que celui dans le détroit de Georgie, dans la position où il n'a en fait pas de protection qui permettrait d'établir ce service.

Mr. Macgillivray: Aussi longtemps que vous n'établissez pas de règlements pour des véhicules de surface, de cette façon, ce serait injuste de le faire pour ceux-là. Ils fonctionnent en concurrence avec des bateaux qui sont à la surface de l'eau. Donc, il me semble peu raisonnable de les soumettre aux dispositions de permis qui figurent dans la Loi sur l'aéronautique. Et, lorsque vous n'appliquez pas ces dispositions aux bateaux avec lesquels ils sont en concurrence.

Mr. Barnett: Je ne fais qu'explorer la question, parce que je suis sûr que vous conviendrez que tout cela est encore un peu de spéculation, à savoir de connaître ce qui arrivera dans ce domaine particulier des transports.

Mr. Fortin: Cela est assez vrai.

Mr. Barnett: Il y a une autre question qui a été soulevée sur la côte à propos de cette exploitation. Il s'agit de la réglementation en matière du bruit. Est-ce qu'il y a quelque chose dans la Loi sur la marine marchande

qui s'applique à cette situation? Je sais que nous avons des règlements qui obligent les navires à maintenir certaines vitesses pour la protection d'autres propriétés, dans les ports, etc. Cette question du bruit, de la pollution, du dommage qui peut être causé, il faudrait voir quelle est la situation en ce qui concerne la loi, si les dispositions de ce projet de loi sont appliquées.

Mr. Fortier: Pour l'instant, il n'y a pas de loi au Canada en ce qui concerne le bruit et les ennuis causés par le bruit. En ce qui concerne le bruit ou les ennuis du bruit, qu'il s'agisse d'un avion, d'un navire, d'un train ou d'une automobile. En ce qui concerne le bruit, il n'y a pas de loi.

Mr. Barnett: Si telle est la situation, toute tentative de discussion sera au-delà de la por-

[Text]

discuss or to deal with it would lie beyond the scope of this present Bill. However, I thought it would be useful to have that point clarified.

Mr. Macgillivray: Certainly, Mr. Barnett, we have had a lot of representations. This is a very active question in the western end of Vancouver. At present the Minister has received petitions and complaints from a great many people in that part of Vancouver about the noise of the commercial service being operated now. We are doing studies on this, taking noise readings on the instruments provided for that purpose, and trying to determine precisely the magnitude of the problem and what can be done about it. One of the problems is that in order to cut down noise you have to cut down engine speed which cuts down the speed of the craft and takes away one of the big advantages that it has, the advantage of a quick turn around between Vancouver and Nanaimo.

Mr. Barnett: One other point I notice was raised by the operating company in their brief is the question of the design of the hovercraft is so far as carrying the type of radio or communications equipment that vessels normally require. Do you see that as being a problem under the proposals in this Bill if these sections of the Shipping Act apply to the hovercraft operation?

Mr. Macgillivray: It is a problem but it is not a problem that we cannot meet. In the regulations that will apply to air cushion vehicles, we can take into account their particular design. For instance, in determining what radio equipment they require on a run from Vancouver to Nanaimo we take into account the fact that it is only after all a 45 minute crossing. Should they have a breakdown both of their engine and of their radio at the halfway point, the search for them would begin within a half hour of their breaking down. Of course, radio is required as an aid to safety so they may communicate and call for help. Radio is not quite so important, of course, on that short run, and particularly at that speed, as it would be on a vessel going onto the ocean miles away from land.

We can take these things into account. The Act is such that it allows us to make regulations that are appropriate to the craft. When our first regulations do come out they are going to be very flexible and for the most part we will be regulating these operations on an ad hoc basis. We will look at the craft itself and the service it is intended to operate on and it will only be certificated for that service. For instance, the present craft in

[Interpretation]

tée de ce bill. Mais je pense qu'il aura été utile de clarifier ce point.

M. Macgillivray: Mais certainement, monsieur Barnett, nous avons eu beaucoup de représentations. C'est une question fort importante dans la partie ouest de Vancouver. Le ministre a reçu des pétitions et des plaintes de la part d'un grand nombre de personnes de la partie est de Vancouver concernant le bruit du service commercial qui fonctionne actuellement. Nous formons des enquêtes à ce sujet, nous mesurons l'intensité du bruit sur des instruments et nous essayons de déterminer l'importance du problème, et ce qu'on peut y faire. L'un des problèmes, c'est que pour réduire le bruit, il faut aussi réduire la vitesse, ce qui naturellement limite la vitesse de l'appareil et lui enlève un de ses grands avantages, à savoir la rapidité du transport entre Vancouver et Nanaimo.

M. Barnett: J'ai remarqué qu'une autre question avait été soulevée par la compagnie d'exploitation, dans son mémoire, est la question de la conception de l'aéroglesseur relatif à l'équipement de radio et de télécommunication que nécessite normalement un bateau. Est-ce que vous prévoyez que ce sera un problème si ces articles de la Loi sur la marine marchande s'applique à l'aéroglesseur?

M. Macgillivray: C'est un problème mais il n'est pas insoluble. Dans les règlements qui s'appliqueront aux aéroglesseurs, nous pouvons tenir compte de leur conception particulière. Par exemple, en déterminant quel équipement de radio serait nécessaire sur un trajet de Vancouver à Nanaimo, on tient compte qu'il s'agit après tout que d'une traversée de 45 minutes. Et s'il y avait une panne du moteur et de la radio à mi-chemin, on ira à leur recherche en moins d'une demi-heure. Évidemment, la radio est une mesure de sécurité nécessaire, de façon à pouvoir toujours communiquer pour avoir de l'aide. La radio n'est pas tellement importante sur un petit trajet et surtout à cette vitesse. Elle n'est pas aussi importante que sur un navire qui part en haute mer à plusieurs milles de la côte.

Nous pouvons tenir compte de cela, la loi est telle qu'elle nous permet d'appliquer des règlements qui sont appropriés aux véhicules. Lorsque ces règlements sortiront, ils seront suffisamment souples et nous allons réglementer ces exploitations selon chaque cas en particulier. Nous examinerons l'appareil, les services qu'il doit rendre et il ne sera autorisé que pour ce service. L'aéroglesseur de Vancouver n'est autorisé que pour le trajet

[Texte]

Vancouver is certificated now only for the run from Vancouver to Nanaimo. If they decide to run to a different place then they are going to have to decide what requirements must apply on that other run. Even if it is

• 1015

a run to Victoria, we have to review it to see whether the requirements we have imposed for the run to Nanaimo are adequate for the Victoria run, both as to equipment and manning of the craft.

Mr. Barnett: It seems to me if this should be the situation, I presume the main point of view from which you will examine what they are required to carry will be to ensure that they have the necessary means of communication in the event of an accident or distress of any kind; that they have the kind of equipment operating on the kind of frequencies that will enable them to keep in touch. Is that basically your thinking on the question?

Mr. Macgillivray: That is correct sir. We recognize that you cannot just take the regulations that now apply to a ship on the same run and apply them holus-bolus to a hovercraft. You must start from scratch and decide just what that craft needs for safety. Depending on the speed with which these things are developed, it will be some years before we can come up with regulations that we can say are generally applicable to air cushion vehicles. As the Minister said when he introduced the legislation, we do expect eventually that they should not be under the Shipping Act but should be under a special statute of their own.

Mr. Barnett: I notice that this seems to be part of their argument that they are neither fish nor fowl. They come between aircraft and vessels and should have their own special.

The Chairman: Mr. Barnett, as you know, it was pretty hard for the Committee to reach a quorum this morning, so if you agree we will begin clause by clause consideration.

Mr. Barnett: That is fine with me, Mr. Chairman.

Clauses 1 and 2 agreed to.

The Chairman: Shall we vote on Clause 3?

On Clause 3

M. Portelance: Je crois que la Guilde de la marine marchande du Canada se plaint des nouveaux articles 3 et 4 concernant l'engage-

[Interprétation]

Nanaïmo-Vancouver. S'ils décident d'établir un autre trajet, il faudra décider des exigences pour cet autre trajet, même si pour Victoria, il faudra réexaminer la situation pour voir si les exigences que nous avons appliqué sur le

trajet à Nanaïmo s'applique aussi au trajet de Victoria, en ce qui concerne l'équipement et le fonctionnement de l'appareil.

M. Barnett: Il me semble que si la situation était telle, le point de vue principal à partir duquel vous examinerez la situation, c'est de vous assurer qu'il y a suffisamment de moyens de communication en cas d'accidents ou de situation de détresse, qu'il ait l'équipement voulu sur une longueur d'onde qui leur permettra de communiquer. Est-ce que c'est votre opinion fondamentale sur cette question?

M. Macgillivray: C'est bien cela, nous nous rendons compte que l'on ne peut pas simplement prendre des règlements qui s'appliquent présentement à un bateau sur le même trajet et l'appliquer directement à l'aéroglysieur. Il faut partir à zéro, et voir ce que cet appareil exige en matière de sécurité. Selon la rapidité à laquelle ces véhicules sont mis au point, je pense qu'il faudra quelques années avant que nous puissions avoir des règlements qui puissent s'appliquer aux aéroglysieurs en général. Comme l'a dit le ministre lorsqu'il a présenté cette mesure législative, nous espérons qu'un jour, ils ne tomberont pas sous le coup de la Loi de la marine marchande mais sous une loi qui leur sera propre.

M. Barnett: Il semble que le fait qu'ils ne soient ni navire ni aéronef fait partie de leur argument. Par conséquent, il faudrait qu'ils aient leur propre ...

Le président: Monsieur Barnett, comme vous le savez, il serait difficile d'avoir le quorum ce matin, alors si vous êtes d'accord nous allons commencer l'étude article par article du projet de loi.

M. Barnett: Je suis d'accord, monsieur le président.

Les articles 1 et 2 sont adoptés.

Le président: Est-ce que nous allons mettre l'article 3 aux voix?

Article 3.

Mr. Portelance: I believe that the Canadian Merchant Service Guild has some complaints about clauses 3 and 4 concerning the hiring of

[Text]

ment de certains officiers qui ne seraient pas Canadiens, pourriez-vous expliquer la position de votre ministère, vis-à-vis cet article?

Mr. Macgillivray: Yes, sir, the provision of the Act now is that any British subject from any part of the Commonwealth may be employed as an officer on a Canadian ship with a certificate from the part of the Commonwealth he comes from or from any other part of the Commonwealth; also, that in order to obtain a certificate as a Master Mate or engineer in Canada, the person in order to sit the examination must be a British subject.

This excludes a number of highly qualified seamen from Europe who come to Canada and are quite competent to do the job safely, but they are not permitted to sit our examinations until they have become Canadian citizens. About the quickest a person can become a Canadian citizen after coming to this country is approximately seven years, and it means they are precluded from plying their trade for that period. This has been felt to be an unfair discrimination against a good many of the people who come to Canada to become Canadian citizens.

We feel that we will meet all the objectives of the Canadian people if we allow these people to sit the examinations. The objection taken in the other Committee was that we would have undesirable people coming in

• 1020

and taking jobs away from Canadians. We do not feel that they will be undesirable because they have to pass the requirements of the Immigration Branch in order to become landed immigrants and, of course, they will have to meet the technical requirements by passing our examinations. So we do feel there is no real substance in the objection that was taken by the Canadian Merchant Service Guild to the provisions in Clauses 3 and 4.

Mr. Portelance: Est-il vrai que nous manquons d'officiers de la marine?

Mr. Macgillivray: To a certain extent, there is. We have a provision in the Act that allows the Minister to exempt a ship from the requirement to carry certificated officers, if no officers are available. We are called upon to use that quite frequently, particularly in the Maritimes provinces, Newfoundland and Eastern Quebec.

Le président: Cela répond-il à votre question, monsieur Portelance?

Mr. Portelance: Oui, merci.

[Interpretation]

certain Officers who are not Canadians. Could you explain the position of your Department regarding this clause?

M. Macgillivray: La disposition actuelle de la Loi est que lorsqu'un sujet britannique de n'importe quelle partie du Commonwealth peut être employé en tant qu'officier à bord d'un bateau canadien avec un certificat de la partie du Commonwealth d'où il vient, ou d'une autre partie du Commonwealth, et en vue d'obtenir un certificat de Second ou de mécanicien, la personne qui se présente à l'examen doit être sujet britannique.

Cela exclut un grand nombre de marins très compétents d'Europe qui viennent au Canada et sont parfaitement capables de faire le travail en toute sécurité, mais on ne leur permet pas de passer l'examen jusqu'à ce qu'ils soient devenus citoyens canadiens. Pour devenir un citoyen canadien, il faut compter au moins sept ans, de sorte que ces gens ne peuvent pas exercer leur métier pendant cette période. On pense que c'est là une discrimination injuste à l'égard d'un grand nombre de personnes qui viennent au Canada avec l'intention de devenir citoyens canadiens.

Nous pensons que nous pourrions satisfaire tous les objectifs du peuple canadien si nous permettons à ces gens de se présenter à ces examens. L'objection qui a été formulée à l'autre Comité c'est que des personnes indé-

sirables viendraient peut-être prendre les emplois des Canadiens. Nous ne pensons pas que ce serait des indésirables parce qu'ils doivent satisfaire aux exigences du ministère de l'Immigration pour devenir des immigrants reçus, et il faudra aussi qu'ils satisfassent aux exigences techniques en passant l'examen. Donc, vraiment l'objection formulée par la Guild de la marine marchande concernant les dispositions de l'article 3 et 4 n'est pas fondée.

Mr. Portelance: Is it true that there was a shortage of Marine Officers here?

M. Macgillivray: Dans une certaine mesure, oui. Il y a une disposition dans la Loi qui permet au ministre d'exempter un bateau d'avoir des officiers certifiés à bord, s'ils ne sont pas disponibles. On doit faire appel à cette disposition très souvent, surtout dans les provinces Maritimes, Terre-Neuve, et l'est du Québec.

The Chairman: Does this answer your question, Mr. Portelance?

Mr. Portelance: Yes. Thank you.

[Texte]

Mr. Howe: I have a supplementary question, Mr. Chairman. Are these Canadian boats that you are speaking about?

Mr. Macgillivray: Yes sir.

Mr. Howe: How many boats do we have under the Canadian Merchant Marine?

Mr. Macgillivray: Twenty thousand, sir. We have 20 thousand registered ships now. These include fishing vessels and coastal vessels, lakers and all of these. There are really 20 thousands ships. Last year, to answer the other question, we issued a total, I think, of 183 exemptions to ships exempting them from the requirement to have a fully qualified officer in some position.

Mr. Howe: Of the merchant marine you are speaking about that is registered with the Canadian Department of Transport, what percentage of it is ocean-going ships?

Mr. Macgillivray: I can only speak off-hand about this because we do not keep our statistics in that way actually. However, there are four that we would call ocean-going ships.

Mr. Howe: That is what I mean. The Canadian Merchant Marine is pretty well a thing of the past.

Mr. Macgillivray: It is not much of a sea-going fleet but we have, of course, a large lake fleet and coasting fleet.

Mr. Howe: What became of the boats we sold to Cuba?

Mr. Macgillivray: I am sorry, I really cannot answer that.

Mr. Howe: They lay in Halifax harbour for many years. What became of them after that? Did they all sink?

Mr. Macgillivray: I think some of them are still there.

Mr. Howe: Who owns them now? Would you know?

Mr. Macgillivray: I do not know, sir.

Mr. Howe: Thank you, Mr. Chairman.

Le président: Monsieur Portelance?

M. Portelance: D'après le mémoire de la Guilde, le ministère des Transports aurait engagé, pour la flotte des brise-glaces, deux officiers néo-canadiens qui avaient moins de trois ans d'expérience, à la place d'un officier

[Interprétation]

M. Howe: Une question complémentaire. Est-ce qu'il s'agit de navires canadiens ici?

M. Macgillivray: Oui.

M. Howe: Combien de navires avons-nous qui relèvent de la Loi sur la marine marchande du Canada?

M. Macgillivray: 20,000 navires enregistrés. Y compris les navires de pêche, les navires de cabotage, les bateaux des Grands Lacs, etc. Il y a vraiment 20,000 navires. Pour répondre à votre autre question. L'année dernière nous avons délivré 183 exemptions aux navires, exemptions d'avoir un officier chevronné à certains postes.

M. Howe: Vous parlez de la marine marchande qui est inscrite au ministère fédéral des Transports. Combien de navires peuvent aller en mer?

M. Macgillivray: Je ne peux pas en parler comme cela, parce que nos renseignements statistiques ne sont pas pris dans ce sens. De toute façon, il y en a qui sont appelés ainsi.

M. Howe: C'est ce que je veux dire. La Marine marchande canadienne est plutôt une chose du passé.

M. Macgillivray: Non, ce n'est pas une flotte pour aller à la mer, mais il y a une grande flotte de navires pour les lacs et la côte.

M. Howe: Qu'est-il arrivé des navires que nous avons vendus à Cuba?

M. Macgillivray: Je m'excuse je ne peux pas répondre à votre question.

M. Howe: Ils sont à Halifax depuis plusieurs années. Qu'en est-il arrivé après? Ont-ils tous coulé?

M. Macgillivray: Je crois que quelques-uns y sont encore.

M. Howe: Sauriez-vous qui en est le propriétaire?

M. Macgillivray: Non, monsieur.

M. Howe: Merci, monsieur le président.

The Chairman: Mr. Portelance.

Mr. Portelance: According to the guild, the Department of Transport has hired for the icebreaker fleet two officers not being born in Canada and with less than three years' experience, instead of one Canadian born officer

[Text]

né au Canada qui avait cinq années d'expérience au ministère. Cette allégation du mémoire est-elle exacte?

M. Macgillivray: I am afraid I am not briefed to answer that question, sir. I could get the answer. It does not relate to this Clause, but I could get the answer for you.

M. Portelance: Monsieur le président, on se plaint du manque d'emplois au Canada, alors je ne vois pas pourquoi aller chercher des étrangers pour remplir les positions de nos Canadiens qu'ils soient de Terre-Neuve ou d'ailleurs. Le premier ministre de Terre-Neuve s'est plaint lui aussi que des emplois étaient occupés par des non-Canadiens sur des bateaux, surtout autour de Come by Chance. Les nouvelles industries qui ont été instituées là...

Le président: C'est regrettable, monsieur Portelance, mais M. Macgillivray dit qu'il n'a pas ces renseignements. Si vous voulez il vous les fera parvenir.

M. Portelance: Il serait bon de les avoir, afin de répondre à ces personnes.

Le président: Très bien.

Clauses 3 to 7 inclusive agreed to.

On clause 8.

The Chairman: Yes, Mr. Howe.

Mr. Howe: I have a question on this. Overloading—do you have many convictions for that?

Mr. Macgillivray: Very few, Mr. Howe. We have had, I think, only two in the last five years. I may say that we do not do a great job of enforcing this. It is rather self-enforcing because the insurance companies would cause trouble for people who overload.

Clauses 8 to 15 inclusive agreed to.

On Clause 16.

The Chairman: Mr. Barnett.

Mr. Barnett: I wonder if we could be given just a brief summation of what changes are made under the Load Line Convention of 1966. If I understand this correctly, this is to enable us to conform to that convention. I am just wondering what new approaches may be taken as a result of this convention? Could

[Interpretation]

with five years' experience. Is this a correct allegation?

M. Macgillivray: Je regrette, mais je ne suis pas en mesure de répondre à votre question, monsieur. Je pourrais vous procurer la réponse. Cette question n'a pas trait à cet article, mais je pourrais vous procurer la réponse pour vous.

Mr. Portelance: Mr. Chairman, we already complain that there are not enough jobs in Canada and I do not see why we have to go and get foreigners to fill jobs which Canadians can fill, be they from Newfoundland or elsewhere. There have also been complaints from the Prime Minister of Newfoundland concerning these jobs being given to non-Canadians on ships particularly in Come by Chance and other places and in the new industries that have been set up there.

The Chairman: I am sorry, Mr. Portelance, but Mr. Macgillivray said he did not have this information. He will send it to you, if you like.

Mr. Portelance: It would be good to have these answers to be able to answer these people.

The Chairman: Very well.

Les articles 3 à 7 inclusivement sont adoptés.

Sur l'article 8.

Le président: Oui, monsieur Howe.

M. Howe: J'ai une question à poser sur l'article 8 concernant la surcharge. Avez-vous eu des condamnations à ce sujet?

M. Macgillivray: Très peu. Nous n'en avons eu que deux au cours des cinq dernières années. Je dois dire que nous ne prenons pas trop de mesures pour l'appliquer. L'application se fait automatiquement parce que les sociétés d'assurance feraient des difficultés aux gens qui surchargeraient les navires.

Les articles 8 à 15 inclusivement sont adoptés.

Sur l'article 16.

Le président: Monsieur Barnett.

M. Barnett: Est-ce qu'on pourrait nous donner un résumé des changements qui ont lieu en vertu de la convention sur les lignes de charge de 1966? Si je comprends bien, cela vise à nous faire respecter cette convention. Je me demande quelles nouvelles mesures seront prises à la suite de cette convention?

[Texte]

Mr. Macgillivray just explain this to us to save us a little of our own research?

Mr. Macgillivray: The rules for determining where the load lines are to be placed on a ship are established with reference to the dimensions of the ship, the strength of such things as hatch covers and other closing devices for openings into the ship, and so on. The 1966 convention was to establish rules to replace those that had been established in 1930, and really it is just a recognition of the changes in technology and the modern methods of ship-building and operation.

In its application to Canadian ships the new convention does not impose any more strict rules, and recognizing some of the advances in technology it allows some of our ships to be loaded deeper than they were previously and still remain in a safe condition. This convention has received wide acceptance from the Maritime nations and it is certainly desirable that we be in a position to allow our ships to take advantage of it.

Clause 16 agreed to.

On Clause 17.

The Chairman: Mr. Barnett.

• 1025

Mr. Barnett: On Clause 17, this introduces a new section, if I understand it correctly, enabling the Governor in Council to make regulations concerning the safety of operations for people employed in shiploading. As I recall it, several years ago we had quite a discussion on what appeared to be a gap in jurisdiction between the operations of the provincial compensation board safety regulations and the federal rules which applied inside the ships themselves.

I am wondering whether this proposal will meet that situation or, if not, just how is that situation being dealt with at the present time?

• 1030

Mr. Macgillivray: This proposal will not really affect that situation. At present we have rules respecting the safety of workers engaged in the loading and unloading of ships and that is the extent of our jurisdiction. The purpose of this Clause is to allow the regulations to be expanded to govern safe working conditions for all persons aboard the ship.

If you are questioning how we worked out the jurisdictional question with the provincial

[Interprétation]

Est-ce que monsieur Macgillivray pourrait nous l'expliquer et nous épargner quelques recherches?

M. Howe: Merci, monsieur le président.

M. Macgillivray: Les règles pour déterminer l'emplacement des lignes de charge sur un navire sont fixées par rapport à la dimension du navire, à la résistance d'instruments comme les écoutes et d'autres appareils fermés pour les ouvertures du navire, etc. La convention de 1966 établissait des règles pour remplacer celles de 1930. A vrai dire, il ne s'agit que de reconnaître les changements de la technologie et les méthodes modernes de construction de navires et d'exploitation.

Dans son application aux navires canadiens, la nouvelle convention n'implique plus de règles strictes et en reconnaissant certains progrès techniques, elle permet à certains d'être chargés plus lourdement qu'auparavant et rester dans une condition de sécurité. Cette convention a été largement acceptée des pays qui donnent sur la mer, et il serait souhaitable que nos navires puissent eux aussi en profiter.

L'article 16 est adopté.

Sur l'article 17.

Le président: Monsieur Barnett.

M. Barnett: L'article 14, si je comprends bien, permet au gouverneur en conseil de prendre des dispositions au sujet de la protection des manœuvres des personnes employées dans le chargement du navire. Si je me souviens bien, il y a quelques années nous avons eu toute une discussion concernant une soi-disant lacune en matière de compétence entre les règlements de sécurité de la Commission provinciale des accidents du travail et les règles fédérales à l'intérieur des navires.

Je me demande si cette disposition tiendra compte de cela ou, si non, qu'est-ce que l'on fait pour en tenir compte?

M. Macgillivray: Cette proposition n'affectera pas cette situation en fait. En ce moment, il y a des règlements concernant la sécurité des employés dans le chargement et le déchargement des navires et cela relève de nous. Cet article a pour but de permettre aux règlements d'être élargis de façon à tenir compte des conditions de travail de toutes les personnes à bord du navire.

Maintenant comment règle-t-on la question de la juridiction avec les Commissions d'acci-

[Text]

workmen's compensation boards, the answer is that in each case we had discussions with the Workmen's Compensation Board and arrived at an agreement about where their rules stopped and ours began, and vice versa.

There is obviously a hazy area when you have the two jurisdictions meeting. They are responsible for workers on land and inside the shed operating forklift trucks. When they drive them on board the ship they become subject to our jurisdiction. The only way to settle this type of thing is to sit down and say we are both interested in the safety of these people, how do we make our regulations mesh? This is what we did.

Mr. Barnett: What is the present situation as far as eligibility for compensation benefits for an injured workman? Take the forklift operator as an example. Obviously, if he is on land his is protected by a provincial compensation.

Mr. Macgillivray: I understand that he is still covered by the compensation provisions of the provincial act when he drives his forklift truck aboard the ship. However, the rules governing the safety of his operation must be ours when he is aboard the ship. He still is eligible for the compensating benefits, as I understand it, under the provincial legislation.

Mr. Barnett: I would like to change the subject a bit and ask how this proposal ties in with the operation of the federal safety code which, as I understand it, is administered by the Department of Labour. When that Act was before us there was quite a bit of discussion, in view of the fact that we were enacting a safety code, about the continuance of a variety of responsibilities in a variety of departments for the general administration of safety. Under this provision what kind of liaison is there now, or will there be, with the operations of the Canada (Labour) Safety Code through the Department of Labour.

Mr. Macgillivray: We have already prepared a code of safe working practices aboard ship. This is a draft which has been sent out to the industry for comment. We prepared this in close consultation with our opposite numbers in the Department of Labour who have the responsibility for the Canada Labour (Safety) Code and we worked quite closely with them on this. When we eventually proceed to make regulations on methods of enforcement, and so on, under this section we will also be working closely with them.

[Interpretation]

dent de travail provinciales. Je crois que dans chaque cas nous avons eu des discussions avec la Commission des accidents du travail et nous en sommes arrivés à une entente pour voir où le règlement s'arrêtait et où les nôtres commençaient et vice versa.

De toute évidence, c'est un domaine flou parce qu'il y a deux juridictions. Elles s'occupent de travailleurs à terre et dans les hangars qui conduisent des camions à fourche. A bord du navire, ils tombent sous notre juridiction. La seule manière de régler ce genre de choses c'est de s'asseoir autour d'une table et de dire que nous sommes tous deux intéressés à la sécurité de ces gens et comment pouvons-nous arriver à une entente? C'est ce que nous avons fait.

M. Barnett: Quelle est la situation actuelle concernant les prestations d'accidents de travail? Une personne qui travaille par exemple, sur chariot à fourche. Si elle est à terre, elle est couverte par les dispositions provinciales?

M. Macgillivray: Je crois comprendre qu'elle tombe aussi sur le coup des dispositions de la loi provinciale lorsqu'elle conduit son camion à bord du navire. Toutefois, les règles de sécurité sont les nôtres à bord du navire. Il a encore droit aux prestations, comme je le comprends, conformément à la loi provinciale.

M. Barnett: J'aimerais changer un peu de sujet et vous demander comment cette proposition est liée au code de sécurité du gouvernement fédéral, sous la régie du ministère du Travail, si je comprends bien. Lorsque nous avons été saisis de ladite Loi, nous avons longuement discuté la question étant donné que nous étions en train de voter un code de la sécurité, sur l'avenir d'une variété de responsabilités dans une variété de ministères pour l'administration générale de la sécurité. En vertu de cette mesure législative, quelle sorte de lien y a-t-il ou y aura-t-il avec l'application du Code de sécurité du Canada (ministère du Travail)?

M. Macgillivray: Nous avons déjà préparé un code des mesures de sécurité à bord d'un navire. C'est une ébauche qui a été envoyée à l'industrie et nous attendons leurs commentaires. Nous l'avons préparé en étroite collaboration avec nos homologues du ministère du Travail de qui relève le Code de sécurité du travail du Canada. Lorsque nous avons établi les règlements relatifs aux méthodes d'application et autres, conformément au présent article, nous travaillerons aussi étroitement avec eux.

[Texte]

Mr. Barnett: That is the question I was going to ask. Will the actual inspection, to ensure that safety requirements are being met, be conducted by officers of the Department of Labour or of the Department of Transport, or by both?

Mr. Macgillivray: I think it is more likely to be by officers of the Department of Transport. This is the very reason it was left out of the Canada (Labour) Safety Code and brought into the Canada Shipping Act. We feel that work and life aboard a ship is a special kind of situation and it is the people who are familiar with shipboard work who should be doing the inspections.

M. Portelance: Monsieur le président, j'ai une question supplémentaire. Combien d'officiers avons-nous dans le port de Montréal, pour s'occuper de ce problème?

M. Fortier: Pour voir à la protection des employés?

M. Portelance: Oui, quel est le nombre des officiers?

• 1035

Mr. Macgillivray: I cannot answer precisely. We have 12 people in the office in Montreal who do ship inspections but I believe only two of them are specifically designated what we call tackle inspectors. They are the people who now enforce our regulations for the protection of the workers loading and unloading. They go down and inspect the ship's tackle and the other lifting gear to see that it is not unsafe. They are sometimes called in through their union by the longshoremen if the longshoremen feel the gear is unsafe.

Mr. Portelance: One of the complaints we get is that it seems to be very hard to get them to make an inspection. Perhaps there are not enough of them to ensure the safety of the longshoremen.

Mr. Macgillivray: We always have a problem with staff in our offices but as far as I know we have not had any serious complaints from the unions about the failure of our inspectors to come when they are called upon. Of course, they also do spot checks as well.

Mr. Skoberg: Further to that, Mr. Chairman, do you have a committee of union and management set up under the safety regulations?

Mr. Macgillivray: At present we do not have such a committee. We have taken steps to organize what we call the Marine Safety Advisory Council, on which we expect to

[Interprétation]

M. Barnett: C'est la question à laquelle j'allais répondre. Est-ce que l'inspection actuelle destinée à respecter les normes de sécurité, sera menée par les agents du ministère du Travail ou du ministère des Transports, ou des deux?

M. MacGillivray: Je pense que ce sera plutôt par les fonctionnaires du ministère des Transports. C'est pour cette raison que cela a été retiré du Code de sécurité du travail du Canada et qu'il a été inséré dans la Loi sur la marine marchande. Nous avons l'impression que la vie et le travail à bord d'un navire est une situation spéciale. Les inspecteurs devraient connaître le travail à bord des navires.

Mr. Portelance: Mr. Chairman, I have an additional question. How many officers would there be in the Port of Montreal to look after that work?

Mr. Fortier: To protect the employees.

Mr. Portelance: Yes, how many officers would there be?

M. Macgillivray: Je ne peux pas vous répondre d'une façon précise. Il y a un bureau de 12 personnes à Montréal qui fait l'inspection des navires, mais seulement deux d'entre eux, je pense, sont désignés comme inspecteurs des agrès. Ces gens appliquent les règlements de sécurité pour les débardeurs et les arrimeurs. Ils se rendent dans la cale et inspectent les grues et le reste de l'équipement de levage sur le plan de la sécurité. Les débardeurs, par l'entremise de leur syndicat les appellent s'ils pensent que le matériel n'est pas sûr.

M. Portelance: Une des plaintes reçues indique qu'ils viennent difficilement inspecter. Il n'y en a peut-être pas suffisamment pour assurer la sécurité des débardeurs.

M. Macgillivray: Il y a toujours un problème de personnel dans nos bureaux, mais d'après ce que je sais, nous n'avons pas eu de plaintes graves contre les syndicats à ce sujet. Il font aussi des vérifications sur les lieux, naturellement.

M. Skoberg: Y a-t-il un comité composé de représentants de la direction et du syndicat pour les règlements de sécurité?

M. Macgillivray: Ce comité n'existe pas encore. Nous avons toutefois pris des mesures pour organiser un Conseil consultatif sur la sécurité maritime et nous espérons qu'il y

[Text]

have representatives of the unions, management and ourselves permanently sitting and to whom we will refer specific problems for advice.

Under our present system when we propose a new regulation we circulate it to the industry in draft form and ask for comments. This is rather a cumbersome method and it takes quite a bit of time, but we hope that by setting up our Marine Safety Advisory Council we will be able to do a better and perhaps a quicker job in this field.

Mr. Skoberg: Is the investigation that you conduct into an accident that may have occurred made a confidential part of the operation? I am referring to the cause of such accidents.

Mr. Macgillivray: No. We are now trying to move in the direction of releasing as much detail as we can in connection with investigations. In some serious cases we go to a court of formal investigation, which is a public hearing, and of course everything is open to the public there. In the investigations which we do we will refuse to release the statements that are given to us by witnesses because we want to encourage them to be frank with us, but we try to release as much information about the accident as we can in the interests of education and in preventing further accidents.

Clauses 17 to 19 inclusive agreed to.

On Clause 20—Exemption.

Mr. McGrath: Mr. Chairman, I would like to ask some questions on Clause 20. Would you explain this clause, please, and tell us what establishment the Department has for steamship inspection and for implementing this particular clause.

Mr. Macgillivray: Yes. The purpose of this section is to make more vessels subject to routine, periodic inspections and also the requirement to have an inspection certificate on board. We have a staff of about 100 steamship inspectors—we now call them ship inspectors—who inspect the ships during construction and review the plans of ships before they are constructed in order to advise the

• 1040

builder whether they will be approved when they are completed.

At present only ships of 15 gross tonnage and up are subject to inspection. We are mov-

[Interpretation]

aura de façon permanente des représentants des syndicats, de la direction et du gouvernement et auquel nous transmettrons des problèmes particuliers pour connaître leur avis.

En vertu du système actuel, lorsque nous proposons un nouveau règlement, nous en remettons l'ébauche à l'industrie et nous leur demandons leurs commentaires. C'est une méthode un peu gênante et qui demande beaucoup de temps, mais nous espérons que lorsque le Conseil consultatif de la sécurité maritime sera créé, nous pourrions faire un meilleur travail et peut-être plus rapide, dans ce domaine.

M. Skoberg: Lorsque vous faites une enquête sur un accident, est-ce confidentiel? Je me reporte à la cause d'un accident.

M. Macgillivray: Non, nous essayerons de dévoiler autant de détails que possible au sujet des enquêtes. Dans certains cas graves, nous nous rendons à un tribunal d'enquêtes officielles qui tient des audiences publiques et naturellement; tout est public. Dans les enquêtes que nous faisons, nous refusons de faire connaître les témoignages parce que nous voulons les encourager à être franc avec nous, mais nous essayons de publier autant de renseignements que possible sur les accidents dans le but d'éduquer le public et de prévenir d'autres accidents.

Les articles 17 à 19 inclusivement sont acceptés.

Sur l'article 20—L'exemption.

M. McGrath: J'aimerais vous poser quelques questions sur l'article 20. Pourriez-vous nous expliquer cet article et quelles sont les méthodes d'inspection des navires à vapeur du ministère et pour l'application de l'article en question?

M. Macgillivray: Oui. Cet article vise à ce que plus de navires soient soumis à des inspections de routine et périodiques et pour respecter la condition relative à la présence à bord d'un certificat d'inspection. Nous avons un effectif d'environ une centaine d'inspecteurs de navires, comme nous les appelons, qui inspectent les navires au cours de la construction et qui examinent les devis des navi-

res avant leur construction afin de dire au constructeur si le navire sera approuvé quand il sera terminé.

A l'heure actuelle, il n'y a que des navires de 15 tonnes brutes et plus qui sont inspectés.

[Texte]

ing this limit down to 9 gross tons because, on the West Coast particularly, you will find a great many commercial tow boats of 14.9 gross tons which are specifically designed to come under the inspection requirement.

Mr. McGrath: Could you tell me how you go about enforcing annual inspection.

Mr. MacGillivray: Ships are required to be inspected annually, and this is only a fairly small proportion. The annual issuance of a certificate is now restricted, I think, to passenger ships.

Cargo ships are inspected quadrennially, although the practice is for them to present themselves for inspection about once a year and have a portion of the work done. They may have the engines done one year, the shaft done another year and the hull another year, so that over the four-year period the whole inspection is completed.

They must have on board at all times a valid inspection certificate. We do very little spot-checking to see that they do have a certificate. We keep track of our records and when we know a certificate is due for renewal we get in touch with the owner. If he does not reply, of course, we do not know but that he may have taken the ship out of service.

The provision is rather self-enforcing. If the ship is going on a foreign voyage, of course, it must clear customs, and the customs officer demands production of the certificate.

Mr. McGrath: Could you explain what you mean by "self-enforcing"? I am interested in passenger-carrying ships operating within Canadian waters.

Mr. MacGillivray: Certainly on the passenger ships we would make enquiries to try to find out whether or not the ship is being operated. If it is, and without a certificate, we would prosecute.

Mr. McGrath: More specifically, sir, what limitations do you place on ships in relation to the age of plates, for example, and plates that are reinforced by concrete?

Mr. MacGillivray: I do not think we have a firm, binding rule. It is a matter of the inspector looking at the specific item.

If he thinks it needs testing he orders a test. If it fails to pass the test he orders it to be renewed.

In the case of a ship that has had damage repaired by a concrete patch, such repair

[Interprétation]

Nous abaissons cette limite à une jauge brute de 9 tonnes, parce que sur la côte du Pacifique, en particulier, il y a un bon nombre de remorqueurs qui ont une jauge brute de 14.9 tonnes, spécialement conçus pour échapper aux exigences des matières d'inspection.

M. McGrath: Pourriez-vous me dire, monsieur, comment vous procédez pour effectuer l'inspection annuelle?

M. Macgillivray: Les navires doivent être inspectés chaque année mais ce n'est qu'une très petite proportion. Les certificats sont émis seulement aux navires de passagers. Les cargots sont inspectés tous les quatre ans même si la coutume veut qu'ils se présentent à l'inspection annuelle pour faire une partie du travail. Une année, c'est l'inspection du moteur, l'arbre, l'autre année puis la coque, une autre année de sorte qu'après quatre ans toute l'inspection est terminée.

Les cargots doivent avoir, à bord, un certificat d'inspection valide. Nous faisons très peu de vérification-éclair pour voir s'ils ont des certificats. Nous gardons nos dossiers à jour et lorsqu'un certificat doit être renouvelé, nous communiquons avec le propriétaire. S'il ne répond pas, bien sûr, nous ne savons pas si le navire est encore en état de fonctionner. La disposition s'applique d'elle-même. Si le navire va à l'étranger, il doit, bien sûr, être dédouané et l'agent de la douane lui demande de faire voir son certificat.

M. McGrath: Que voulez-vous dire par qui «s'applique d'elle-même»? Je m'intéresse aux paquebots qui sillonnent les eaux canadiennes.

M. Macgillivray: Pour un navire de passagers, nous faisons bien sûr, des enquêtes pour savoir si le tableau est en service. S'il n'a pas de certificat, nous intentons des poursuites.

M. McGrath: Quelles sont précisément les restrictions imposées aux navires au sujet de l'ancienneté des plaques renforcées de béton par exemple?

M. Macgillivray: Il n'y a pas de règle fixe. Cela dépend de l'inspecteur qui regarde ces différentes pièces. S'il pense qu'il faut leur faire subir des épreuves, il les fait subir. Si les épreuves ne sont pas concluantes, il ordonne de remplacer ces pièces. Si un navire a été avarié et réparé avec des plaques de béton, ces réparations ne seront que tempo-

[Text]

would only be allowed as a temporary move to allow the ship to get to a shipyard for repairs, or possibly to go on a voyage in sheltered waters where we felt it was safe. But no ship would be allowed to operate for any length of time with a concrete patch.

Mr. McGrath: What you are saying, in effect, sir, is that it is really left to the discretion of the inspector?

Mr. MacGillivray: A great many of the decisions on the safety of ships must be judgment decisions by people we feel are quite highly qualified in their trade.

Mr. McGrath: It is placing a great deal of responsibility on one man, though, is it not?

Mr. MacGillivray: It is; but he has the opportunity, and frequently will ask, for direction, and the case will go to the Board of Steamship Inspection which sits in Ottawa. The decision will be made by the Board.

Mr. McGrath: This question may be in the area of policy, so you do not have to answer it, but would it not be preferable if the Act was a little more specific and spelled out certain limitations relative to steamship inspection? I am now thinking particularly of passenger vessels.

Mr. MacGillivray: Our regulations on passenger vessels are very strict and I think they are quite complete. In doing his inspection of a passenger ship the inspector is given a lot less leeway to make judgment decisions than in the case of a cargo ship.

Mr. McGrath: Is the inspector subject to influence from political authorities?

Mr. MacGillivray: No; we have had very good fortune in that way. We have very little in the way of political representations on behalf of shipowners. When those do come in they do so through the Minister's office. I cannot think of a single case in which we have had to change our decision on the basis of political representations.

• 1045

Mr. McGrath: I do not want to be too specific Mr. Chairman, but my question is prompted by personal experience—it is an annual experience, really—in that I know of one particular vessel that operates, and in my view, and in the view of many others, it is certainly not safe for carrying passengers. There is no proper enforcement of load limitations, and the vessel is quite old.

This is why I am particularly concerned about this section of the Act. To me it is

[Interpretation]

raires, c'est-à-dire elles laisseront au bateau le temps d'arriver au chantier de construction pour être réparé ou on lui permettra de naviguer dans les eaux intérieures où c'est moins dangereux. Mais, un bateau ne peut se naviguer éternellement avec des plaques de béton.

M. McGrath: Mais, dites-nous que cela est laissé à la discrétion de l'inspecteur?

M. Macgillivray: Un grand nombre des décisions sur la sécurité des navires dépend de la décision de personnes qui sont, à notre avis, très compétentes dans ce domaine.

M. McGrath: C'est accorder d'énormes responsabilités à une seule personne, n'est-ce pas?

M. Macgillivray: Oui. Mais, très souvent il a l'occasion de demander des directives au Conseil d'inspection des navires dont le bureau central est à Ottawa. Le Conseil prendra la décision.

M. McGrath: C'est peut-être une question de politique, alors vous pouvez ne pas répondre. Ne serait-il pas préférable que la Loi soit un peu plus précise et qu'elle définisse certaines limites concernant surtout l'inspection des navires? Je songe particulièrement aux navires de passagers.

M. Macgillivray: Je pense que nos règlements concernant les paquebots sont très précis et fort complets. Au cours de l'inspection, d'un paquebot, l'inspecteur a beaucoup moins de liberté pour décider que lorsqu'il s'agit d'un cargo.

M. McGrath: L'inspecteur est-il soumis à des pressions politiques?

M. Macgillivray: Non, nous avons eu beaucoup de chance à ce sujet. Il n'y a pas beaucoup de griefs politiques présentés par les propriétaires de navires. Lorsque des gens ont des griefs, ils viennent au bureau du ministre. Je ne me souviens d'aucun cas où nous ayons eu à modifier notre décision à cause de raisons politiques.

M. McGrath: Monsieur le président, je ne veux pas être trop précis mais une expérience personnelle me pousse à poser cette question. C'est presque une expérience annuelle. Il s'agit d'un navire particulier qui, à mon avis, et à l'avis de bien d'autres personnes, n'est pas très sûr pour transporter des passagers. On ne respecte pas les limites de chargement et le navire est très vieux voilà pourquoi cet article de la loi me préoccupe tant. A mon avis, l'article est vague et on ne précise pas

[Texte]

vague and does not spell out in specifics just exactly what the law requires of a vessel in relation to the protection of the lives of its passengers.

Mr. MacGillivray: As you know, sir, the Act is itself quite large. When the safety regulations made under it are gathered into a book it is two-and-a-half times as thick as the Canada Shipping Act.

Mr. McGrath: These are the regulations you have drafted under this provision?

Mr. MacGillivray: Under this and similar provisions for load lines, lifesaving equipment, fire extinguishing equipment, and so on.

Mr. McGrath: What is the situation relative to load limitations on passenger-automobile ferries?

Mr. MacGillivray: These are related. The load limitations for it are contained in the certificate that is issued to an automobile ferry. As a passenger ship, its certificate is issued from Ottawa, so that these requirements are imposed by the Board and not by a single inspector issuing the certificate.

I would be very glad to discuss the specific case with you, sir, or have it reviewed.

Mr. McGrath: It is a specific case but I am sure—as a matter of fact, I know—that it can be applied to several other cases. It is certainly a great cause for concern amongst people.

For example, in relation to load limitations, I know of one particular vessel on which you cannot get out of your car until you take your car off. There is no way to get out. The passengers have to stay in the cars for the whole of the voyage of 35 minutes on what is practically high seas. I have recently complained about this in writing. There is going to be a fatality if something is not done.

Mr. Macgillivray: If you have written to the Department about it I am sure I will see the case, then. We will certainly review it, sir.

Mr. McGrath: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Shall clause 20 carry?

Mr. Howe: Mr. Chairman, I have one point. Mr. Macgillivray intimated that they generally have a man present during the construction of vessels. Did you have a man at Collingwood when the recent accident took place?

[Interprétation]

très bien ce que la loi exige pour protéger la vie des passagers à bord d'un navire.

M. Macgillivray: Comme vous le savez, monsieur, la loi est assez vaste. Lorsque les règlements concernant la sécurité seront rassemblés dans un livre, il sera deux fois et demie plus épais que celui qui contient la loi sur la Marine marchande du Canada.

M. McGrath: Ce sont des règlements rédigés en vertu de cette disposition?

M. Macgillivray: Oui, en vertu de ces dispositions et d'autres semblables concernant la ligne de charge, le matériel de sauvetage, les extincteurs d'incendie, etc.

M. McGrath: Quelles sont les limites de charge des bacs?

M. Macgillivray: Ce sont des limites connexes. La limite de charge est indiquée dans les certificats remis aux bacs servant au transport des voitures. Puisque c'est un navire pour passagers, les certificats viennent d'Ottawa et c'est le Conseil, non pas un seul inspecteur, qui fixe les exigences en remettant le permis.

Je serai très heureux de discuter ce cas particulier ou de le revoir, monsieur.

M. McGrath: C'est un cas particulier, mais je suis certain de fait, je sais que cela peut s'appliquer à bien d'autres cas. Je pense que cela est une grande source d'inquiétudes pour bien des gens. Par exemple au sujet des limites de charge, je connais un bac sur lequel vous ne pouvez sortir de votre auto aussi longtemps que vous êtes sur le bac. Il n'y a aucune solution. Les passagers doivent rester dans leurs automobiles pendant tout le voyage, qui se fait presque en haute mer pendant 35 minutes. J'ai envoyé une lettre à ce sujet récemment car cela pourrait être fatal un jour ou l'autre.

M. Macgillivray: Si vous avez écrit au Ministère à ce sujet, je suis certain que nous aurions étudié le cas. De toute façon, nous l'étudierons, monsieur.

M. McGrath: Merci, monsieur le président.

Le président: L'article 20 est-il adopté?

M. Howe: Monsieur le président, j'ai une question. M. MacGillivray a dit qu'il y a généralement un homme qui assiste à la construction des navires. Y avait-il un homme à Collingwood lorsque récemment un accident s'est produit?

[Text]

Mr. Macgillivray: I do not know whether or not we had anyone present. We would have finished our work in relation to the inspection of the ship at that stage. We do not have regulations about how they do the launching. This was when the trouble arose.

The safety of workers in shipyards is a matter of provincial responsibility, just as in any other industrial yard, and the rules respecting worker safety are provincial, and certainly the province started an investigation of that accident within a matter of hours.

• 1050

Mr. Howe: Thank you.

Clauses 20, 21 and 22 agreed to.

On Clause 23

The Chairman: Mr. McGrath.

Mr. McGrath: Thank you, Mr. Chairman. What provision are you making for the supertankers that are now in service and the much larger tankers that are coming in service and which pose, in fact, a great pollution threat? I am thinking now specifically of the *Torrey Canyon* incident of the United Kingdom. If one of these large supertankers were to break up anywhere off the east coast it could do very serious damage to the fishing grounds and to wildlife generally. What precautions are we taking to insure against this type of accident?

Mr. Macgillivray: Immediately after the *Torrey Canyon* incident there was reaction world wide and the Intergovernmental Maritime Consultative Organization, which is a U.N. body with headquarters in London, was presented with the problem by an urgent resolution from the United Kingdom and France. It immediately launched into a study of the problems that must be faced in connection with this type of thing.

Since that time there has been a continuing series of meetings, both on the technical and the legal aspects of the case. We are working on routing of ships so that when they are on the high seas, they will avoid such danger spots as the place where the *Torrey Canyon* struck the rocks.

We are working on the requirements for navigational equipment on the supertankers and more specific requirements for the officers and other people on the bridge. For instance, requirements respecting automatic pilot and this sort of thing are all being studied as well as the design of a ship itself. There have been all sorts of possible solutions such as requiring them to have side tanks

[Interpretation]

M. Macgillivray: Je ne sais pas si quelqu'un y était. Nous avons terminé notre travail d'inspection du navire à ce moment-là. Nous n'avons pas de règlements pour la mise à l'eau d'un navire. C'est de là que proviennent ces difficultés. La sécurité des travailleurs dans les chantiers maritimes relève de la compétence provinciale comme dans tout autre chantier de construction, les règlements concernant la sécurité des travailleurs relèvent des provinces et la province en cause commencera à étudier le cas dans quelques heures.

M. Howe: Merci.

Les articles 20, 21 et 22 sont acceptés.

L'article 23.

Le président: M. McGrath.

M. McGrath: Merci, monsieur le président. Quelle disposition prenez-vous pour les pétroliers géants qui sont maintenant en service et pour les pétroliers encore plus volumineux qui entreront bientôt en service et constitueront un sérieux danger pour la pollution. Je songe, par exemple, au *Torrey Canyon*, ce pétrolier qui a échoué au large du Royaume-Uni. Si l'un de ces grands pétroliers allaient échouer au large de la côte est, il pourrait détruire les sites de pêche et la vie animale en général. Quelles mesures de sécurité prenons-nous pour empêcher ce genre d'accident?

M. Macgillivray: Immédiatement après l'accident du *Torrey Canyon*, il y a eu une réaction internationale et l'Organisation intergouvernementale de consultation maritime, qui est une organisation des Nations-Unies dont le siège social est à Londres, a été saisie de la question à la suite d'une résolution présentée par la France et le Royaume-Uni. Le Conseil a entrepris immédiatement une étude sur les problèmes de ce genre.

Depuis, il y a eu de nombreuses réunions pour étudier les aspects techniques et juridiques de cet accident. Nous sommes en train de tracer des parcours pour les bateaux pour qu'ils naviguent en haute mer de sorte qu'ils évitent les endroits aussi dangereux que ceux où le *Torrey Canyon* s'est heurté aux rochers.

Nous sommes en train de livrer de nouveaux règlements pour le matériel de navigation des pétroliers et des règlements plus précis pour les officiers de bord et les autres personnes qui sont sur le pont. Par exemple, on étudie les règlements au sujet des pilotes automatiques, etc., et comme la conception des bateaux. Il semble y avoir toutes sortes de solutions possibles, par exemple, des

[Texte]

loaded with detergent that would emulsify the oil as soon as it hit the water because the detergent would hit with it.

Mr. McGrath: Is that provision under consideration?

Mr. Macgillivray: It was considered. I do not think it is a likely solution.

We are discussing Clause 24 here, and on the legal aspects there are two international conventions being considered, one which deals with the case we cover here in Clause 24, which allows us to intervene and take action when a ship is polluting or likely to be polluting through being damaged. Clause 24 applies, of course, only in Canadian waters and what we need in the *Torrey Canyon* style incident is the right to go on to the high seas and extend our jurisdiction to that to deal with foreign ships. Of course, the British did not have that jurisdiction when they did deal with the *Torrey Canyon* by bombing it and setting it afire. They were, in effect contravening international law. The purpose of one of the conventions we are talking about is to give coastal states the right to reach out on to the high seas and exercise jurisdiction.

● 1055

Then there is another convention being dealt with simultaneously concerning the liability for damage done by an oil spill. We have had had to consider whether the liability should be on the owner of the ship or on the owner of the cargo. I think it is going to be on the owner of the ship. Then there is the question of whether he is to be liable without fault where, for instance, a ship does cause a spill, but without any negligence on the part of the owner. Is the damage to fall on the people damaged or on the person that caused it even without fault? This is another question.

Then there is the question of limiting his liability, whether he is to be entitled to limit to the amount that a ship now may for the damage it does or to some larger amount, or whether it is to be unlimited liability.

Mr. McGrath: Are there any limitations now being placed on tankers operating in Canada?

Mr. Macgillivray: No, there is no limitation on the size of a ship that operates in our waters, and so far there has been no firm suggestion that we should limit them, but I think that the time is coming when we are going to have to consider it because they are now building 250,000 ton tankers. They have

[Interprétation]

réservoirs latéraux chargés de détergent qui dissoudra le pétrole aussitôt qu'il touchera l'eau.

M. McGrath: Cette disposition est-elle à l'étude?

M. Macgillivray: On l'a étudiée. Je ne crois pas que ce soit une solution. Nous discutons maintenant l'article 24; au point de vue juridique, nous étudions deux conventions internationales, l'une au sujet de ce que nous traitons à l'article 24 qui nous permet d'intervenir et de prendre des mesures lorsqu'un navire pollue ou peut polluer les eaux. L'article 24 ne s'applique qu'aux eaux canadiennes, mais dans un cas comme le *Torrey Canyon*, par exemple, nous avons besoin du droit d'aller en haute mer et d'avoir autorité sur les navires étrangers. Les Britanniques n'avaient pas ce pouvoir lorsqu'ils ont bombardé et mis feu au *Torrey Canyon*. En fait, ils enfreignaient les règles du droit international. Le but de la convention dont nous parlons est de permettre aux États côtiers d'avoir le droit de se rendre en haute mer et d'exercer leur autorité.

Il y a une autre convention concernant la responsabilité des dégâts par les déversements de pétrole. Nous avons eu à étudier si la responsabilité revient au propriétaire du navire ou du cargo. Je pense que le propriétaire du navire sera responsable. Il faut ensuite savoir s'il est responsable sans être l'auteur de l'accident. Par exemple, si un navire a un accident sans qu'il y ait eu négligence du propriétaire. La responsabilité revient-elle à la personne qui a subi les dommages ou à celle qui les a causés même si elle ne les a pas causés volontairement? Voilà cette autre question. Vient ensuite la question de la limite de responsabilité à savoir s'il a le droit de limiter la somme qu'il doit payer pour les dommages causés ou a-t-il une responsabilité illimitée.

M. McGrath: Y a-t-il des limites imposées aux pétroliers en service au Canada?

M. Macgillivray: Non, il n'y a pas de limites quant au volume des navires qui sont en service sur nos eaux et, jusqu'ici, il n'y a pas eu de suggestions en bonne et due forme pour en imposer mais, un jour viendra où il faudra y songer car on construit maintenant des pétroliers de 250,000 tonnes. Ils projettent la

[Text]

on the drawing boards 500,000 ton tankers and it is quite possible for them to go to a million, and they are talking of a million tons.

Mr. McGrath: What precautions are you taking now specifically to insure against the *Torrey Canyon* type incident in Canada? I am thinking now of tankers that are bringing crude into east coast ports such as Saint John and Halifax and Holyrood, Newfoundland.

Mr. Macgillivray: Of course, we are studying the question of whether we need any better aids to navigation. Of course we never wanted ships, be they tankers or other, to flounder or collide, and we are applying the same sort of rules to them as we always have. However, we expect the supertankers to be coming into Canso next year.

We have sent pilots from there to Grenoble, France to take a course in piloting supertankers, and we will be sending others from both the East and West coasts.

The magnitude of the problem is really rather hard to comprehend when you consider that in the Santa Barbara incident there were probably no more than 10,000 or 12,000 barrels of oil discharged into the sea. We have a tanker trading into the Great Lakes which carries 125,000 barrels, and it is not a very big tanker.

Mr. McGrath: That is right, and it poses a real threat if anything should happen to one of these vessels.

Mr. Macgillivray: Yes.

Mr. McGrath: In other area, there is a great deal of concern over ships dumping their ballast at sea and causing a great deal of damage to our wildlife, to sea birds especially. It is becoming an increasing threat, not only on the East coast, but on the Great Lakes as well. What are we doing about that?

Mr. Macgillivray: We, of course, have regulations on the subject and we are constantly looking for better ways of enforcing them. The regulations arrived at internationally, through the Oil Pollution Convention that we are party to, prohibit the dumping of oil within a zone 100 miles wide off both of our

[Interpretation]

construction de pétroliers de 500,000 tonnes—et il semble possible d'arriver à des pétroliers de 1,000,000 de tonnes.

M. McGrath: Quelles précautions prenez-vous à l'heure actuelle pour éviter des incidents du genre du *Torrey Canyon*? Je pense, par exemple, à des pétroliers qui apportent le pétrole brut aux ports de la côte est comme St-Jean, et Halifax, et Holyrood (Terre-Neuve).

M. Macgillivray: Nous sommes en train d'étudier la question à savoir si la navigation a besoin de meilleurs appareils. Surement, nous n'avons jamais voulu de navires que ce soient des pétroliers ou d'autres navires qui couleraient ou qui aborderaient et nous appliquons toujours les mêmes règlements à ce genre de navires. Toutefois, nous espérons que les pétroliers géants participeront l'an prochain à Canso.

Nous avons envoyé des pilotes étudier à Grenoble, en France, pour apprendre à piloter les pétroliers géants et nous en enverrons d'autres des côtes est et ouest.

L'importance de ce problème est difficile à concevoir, si vous songez que dans l'accident du Santa Barbara il y avait probablement plus de 10,000 ou 12,000 barils de pétrole qui se sont déversés dans la mer. Il y a des pétroliers qui traversent les Grands Lacs en transportant 125,000 barils de pétrole et ce n'est pas un très grand pétrolier.

M. McGrath: C'est exact; c'est une réelle menace qui pèse sur nous si quelque chose devrait arriver à l'un de ces navires.

M. Macgillivray: Oui.

M. McGrath: Dans un autre domaine, il semble qu'on se préoccupe beaucoup des navires qui déversent leur lest à la mer, qui nuit énormément à la flore et à la faune marine, spécialement aux oiseaux de mer. Cette menace est de plus en plus grande non seulement sur la côte-est mais aussi dans la région des Grands Lacs. Que faisons-nous à cet égard?

M. Macgillivray: Nous avons, bien sûr, des règlements à ce sujet et nous essayons toujours de trouver de meilleures méthodes pour les appliquer. Des règlements internationaux prononcés par la Convention contre la pollution par le pétrole dont nous faisons partie, interdisent le déversement du pétrole dans

• 1100

coasts. Our domestic regulations prohibit the dumping of oil or oily water in any of our Canadian waters.

une zone de cent milles au large des côtes. Nos règlements nationaux empêchent de déverser du pétrole ou ses sous-produits dans les eaux canadiennes.

[Texte]

The best we have been able to do on enforcement is that we fly observation flights on the St. Lawrence and the Great Lakes. We have had some good effect from reports by individuals who see the action taking place.

We have had one successful prosecution arising from an Air Canada Pilot seeing it happen in Howe Sound. We were able to intercept the ship before it reached land and prove what it was doing.

It is a very difficult thing to prove that a person has pumped oil. Internationally, again, we are talking of the requirement of installing in the ship an instrument that would show whether oily water had been pumped and if so, in what quantity; thereby proving a case.

Mr. Givens: I have a supplementary to that. Are you familiar with the regulations being brought in by the Ontario Water Resources Commission having to do with pleasure craft on Lake Ontario?

Mr. Macgillivray: Yes, sir.

Mr. Givens: Is that being done in conjunction with your Department?

Mr. Macgillivray: No, not in conjunction, but we know of their regulations. We have provided experts to sit on one of their committees in connection with this, because there are questions of the fittings for the boats that we feel we should be aware of what is going on. We have some expertise to offer in their assistance.

Mr. Givens: As you are probably aware this is causing quite a flap...

Mr. Macgillivray: Yes.

Mr. Givens: ... for a number of reasons. One of the main reasons is what great purpose will be fulfilled if you put a holding tank on every pleasure craft that has sleeping accommodation, if ocean-going vessels and lake-going vessels can pollute the waters without hindrance.

Mr. Macgillivray: One of the purposes of Clause 23 is to insert a provision in the Bill that will allow us to apply sewage and garbage regulations to large ships. We have prepared a draft of such regulations and we expect to be in a position to put forward regulations shortly after the Act is amended.

[Interprétation]

La meilleure chose que nous avons pu faire jusqu'à maintenant pour l'application des règlements est que nous avons organisé des vols d'observations sur le St-Laurent et des Grands Lacs. Les résultats sont satisfaisants nous disent les gens qui sont témoins de cette mesure.

Nous avons intenté des poursuites à la suite d'une déclaration d'un pilote d'Air Canada qui a vu un déversement de pétrole à Howe Sound. Nous avons pu arrêter le navire avant qu'ils arrivent au port et procurer ce qu'il avait fait. Il est difficile de savoir si une personne a déversé du pétrole. En droit international, on parle de l'exigence d'installer sur le navire un instrument qui indiquerait si l'on a déversé du pétrole, et si oui, quelle quantité et ensuite qui pourrait servir de preuve.

M. Givens: J'ai une autre question à poser à ce sujet. Connaissez-vous les règlements qu'a mis en vigueur la Commission des ressources hydrauliques de l'Ontario pour les embarcations de plaisance qui sillonnent le Lac Ontario?

M. Macgillivray: Oui, monsieur.

M. Givens: A-t-on fait cela avec la coopération de votre Ministère?

M. Macgillivray: Non, pas avec la coopération de notre Ministère mais, nous connaissons ces règlements. Nous avons des experts qui ont assistés à leurs réunions de comité, car il était question de l'appareillage des bateaux et nous croyons que nous devons savoir ce qui se passe. Nous pouvons leur offrir nos conseils dans ce domaine.

M. Givens: Comme vous le savez probablement, cela a causé un assez grand brouhaha...

M. Macgillivray: Oui.

M. Givens: ... pour un bon nombre de raisons. La principale raison était de connaître le but d'installer ces dispositifs dans chaque embarcation de plaisance munie d'installations pour dormir si les navires qui sillonnent les océans et les lacs pouvaient polluer les eaux sans limite.

M. Macgillivray: L'un des buts de l'article 23 est d'insérer dans le projet de loi une disposition qui nous permette de fixer des règlements sur le déversement des déchets des gros navires. Nous avons préparé un projet du règlement et nous espérons être en mesure de présenter ce règlement peu après la modification de la loi.

[Text]

The Chairman: Gentlemen, as this room will be occupied by the Justice Committee at 11 o'clock and it is now that time, is there a feeling this Bill could be finished right away, or does the Committee wish to adjourn until this afternoon? If you have further questions, Mr. Givens, perhaps you could talk to Mr. Macgillivray this afternoon.

Mr. Givens: That is all right with me, Mr. Chairman. There are literally thousands and thousands of people who are affected by this. Perhaps we can carry on the conversation privately later.

Mr. Barnett: Mr. Chairman, it does seem to me that the questions are arising from Clauses 23 and 24 are quite important and significant ones.

Mr. Givens: They certainly are.

Mr. Barnett: I think we should take a bit of time to discuss their implications.

The Chairman: If this is the wish of the Committee we will adjourn.

Mr. Nesbitt: Mr. Chairman, might I say that we have been told already by the witness that the whole purpose of putting in this amendment is to provide and draw up suitable regulations. While I am sure members of the Committee, including myself, may have a number of helpful suggestions on what should go into the regulations, I think, perhaps, they could be made at another stage in the Bill, because this Committee has an awful lot of

• 1105

other work to do within the next couple of weeks. I hope members might bear that in mind.

The Chairman: Is it agreed that we adjourn and meet at 3.30 this afternoon?

Some hon. Members: Agreed.

AFTERNOON SITTING

• 1539

The Chairman: Gentlemen, I see a quorum. When we adjourned at noon we were on Clause 23. I think Mr. Givens had some questions on that Clause.

Mr. Givens: Under Clause 23 this amendment implies that chemicals, garbage, sewage and other substances from ships will be part of your problem, whereas before you were only responsible for oil being emitted from ships. Does this apply to the Great Lakes?

[Interpretation]

Le président: Messieurs, le comité de la Justice doit venir ici à 11 heures et il est maintenant l'heure. Croyez-vous que l'on doive terminer la discussion du projet de loi ou qu'on doive ajourner jusqu'à cet après-midi? Si vous avez d'autres questions monsieur Givens, vous pourrez en parler à M. Macgillivray cet après-midi.

M. Givens: C'est bien, monsieur le président. Il y a des milliers et des milliers de personnes qui sont touchées. Nous pourrions peut-être poursuivre notre discussion en tête-à-tête.

M. Barnett: Monsieur le président, je pense que les questions qui découlent des articles 23 et 24 sont assez importantes et très significatives.

M. Givens: Elles le sont certainement.

M. Barnett: Nous devrions avoir un peu de temps pour en discuter.

Le président: Si le comité le désire, nous ajournerons.

M. Nesbitt: Monsieur le président, le témoin nous a dit que le but de cet amendement était de fournir des règlements appropriés. Je suis certain que les membres du Comité, y compris moi-même, pourrions avoir des suggestions utiles à faire concernant ce qui pourrait figurer dans ces règlements. Nous pourrions les présenter à un autre moment car notre Comité a beaucoup de travail à faire au cours des deux prochaines

semaines. J'aimerais que les députés y songent.

Le président: Acceptez-vous d'ajourner et de reprendre la séance à 3 h. 30 cet après-midi.

Des voix: D'accord.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

Le président: Messieurs, nous avons le quorum. Lorsque nous avons levé la séance à midi, nous en étions à l'article 23. Je crois que M. Givens avait des questions à poser à ce sujet.

M. Givens: Selon l'article 23, cet amendement prévoit que les produits chimiques, les détritiques, les eaux d'égout ou toutes autres substances, provenant de navires feront partie de votre problème, tandis qu'avant, c'était seulement le mazout rejeté par les navires. Cela s'applique-t-il aux Grands lacs?

[Texte]

Mr. Macgillivray: Yes, sir, it applies to all Canadian waters.

Mr. Givens: If this applies to the Great Lakes then is there not a conflict between federal jurisdiction and provincial jurisdictions?

Mr. Macgillivray: It is a very difficult Constitutional question, sir. The Ontario Water Resources Commission has the responsibility in Ontario for water pollution. They have sponsored regulations made by Order in Council—I am not sure which—respecting the pollution of waters from small pleasure crafts. They have passed regulations that came into effect, I think the start of this year after a few postponements, requiring pleasure craft to carry tanks in which they can contain their sewage.

Mr. Givens: Then if this conflict of jurisdiction exists, it could very well be that prosecution under their legislation would be ultra vires.

Mr. Macgillivray: I have certainly heard the legal opinion that their legislation is ultra vires. I have heard this suggested expressed by the Canadian Power Squadron people; they say that their legislation is ultra vires as being legislation on navigation and shipping.

Mr. Givens: Therefore, it is a great question as to whether or not they can make this legislation stick.

Mr. Macgillivray: They seem to be making it stick. So, far, none has questioned it.

Mr. Givens: None has challenged it.

Mr. Macgillivray: Not as far as I know.

Mr. Givens: Is Clause 23 uniform with anything that the United States or any of the American states bordering the Great Lakes is doing?

Mr. Macgillivray: Clause 23 allows regulations to be made. It would be our object to have them uniform with U.S. regulations if the U.S. regulations were uniform. However, the U.S. regulations are mostly made state by state and no uniformity exists there. There is the possibility that federal legislation in the United States will give control to the U.S. Coastguard, in which case there would be a strong possibility of uniformity.

Mr. Givens: I understand that New York State has made macerator chlorinators legal. Is that a fact to your knowledge?

[Interprétation]

M. Macgillivray: Oui, monsieur, à toutes les eaux canadiennes.

M. Givens: Si cela s'applique aux Grands lacs, n'y a-t-il pas alors un conflit entre les juridictions provinciale et fédérale.

M. Macgillivray: C'est une question constitutionnelle très difficile, monsieur. La Commission des ressources hydrauliques de l'Ontario est responsable, en Ontario, de la question de la pollution. Ils ont des règlements qui proviennent de divers décrets du conseil concernant la pollution des eaux par les petits bateaux de plaisance. Ils ont adopté des règlements qui sont entrés en vigueur au début de l'année, je crois, après un peu de retard, et qui obligent les embarcations de plaisance à avoir des réservoirs qui peuvent recueillir les eaux vannes.

M. Givens: S'il y a un conflit de juridiction, il se peut fort bien alors que les poursuites soient ultra vires, aux termes de la loi.

M. Macgillivray: Des conseillers juridiques m'ont dit que leurs règlements étaient ultra vires. Les gens de la Canadian Power Squadron m'ont dit que leurs règlements sont ultra vires, car il s'agit d'une loi concernant la marine marchande.

M. Givens: Donc, il s'agit de savoir si on peut, ou non, appliquer cette loi.

M. Macgillivray: Il semble qu'ils l'appliquent. Jusqu'ici, personne ne l'a mis en doute.

M. Givens: Personne ne l'a mis en doute.

M. Macgillivray: Pas que je sache.

M. Givens: L'article 23 est-il conforme à ce que les États-Unis ou les États limitrophes des Grands lacs font à ce sujet?

M. Macgillivray: L'article 23 permet la formulation de règlements. Nous aimerions qu'ils soient uniformes à ceux des É.-U., si ces derniers étaient uniformes. Cependant, les règlements américains sont faits par états et il n'y existe aucune uniformité. Il se peut que le parlement fédéral américain adopte des lois qui remettraient le contrôle à la Garde côtière américaine, ce qui permettrait une certaine uniformité.

M. Givens: Je crois comprendre que l'état de New-York a rendu légaux les macérateurs au chlore. Êtes-vous au courant?

[Text]

Mr. Macgillivray: I understood to the contrary. I understood that they had made total containment a requirement only a few months back, but I cannot say positively.

Mr. Givens: No. They have left that in abeyance.

Mr. Macgillivray: I see.

Mr. Givens: Is it your opinion that macerator chlorinators would be an effective way of preventing this pollution problem with respect to pleasure craft and ocean-going ships?

Mr. Macgillivray: We do not propose to approve macerator chlorinators for ocean-going ships. We propose for ocean-going ships a regulation respecting the amount of effluent

• 1545

and the nature of the effluent which would be met by the type of septic tank systems that are now being built into modern ships. We have a draft set of regulations governing the discharge of sewage from ships in anticipation of this amendment passing, and we have had the draft for two years. We have circulated it to industry, received comments, circulated it again, had more comments, and we will circulate it once more before we actually promulgate regulations.

Mr. Givens: How would you enforce a regulation of that kind with respect to a foreign ship or foreign carrier?

Mr. Macgillivray: We would inspect to see whether or not he has the equipment aboard and whether it is working.

Mr. Givens: If he has not do you prosecute?

Mr. Macgillivray: Yes.

Mr. Givens: If it is a Swedish ship or any European ship?

Mr. Macgillivray: Yes, we would. Our usual custom in bringing in new regulations of this type is to have, what we call, an existing ship clause so that existing ships have some time in which to conform; they would not find that they came in on April 1, 1970 or 1971 and that they are all expected to conform. However, we have received enquiries from foreign shipyards all over the world asking about our regulations on ships now being built. We have sent them the current draft and they are building ships that will comply with the regulations that we have set up.

[Interpretation]

M. Macgillivray: Il me semblait que c'était le contraire. Sauf erreur, le contenant total n'est une condition obligatoire que depuis quelques mois seulement, mais je ne pourrais vous l'affirmer.

M. Givens: Non. Cette question a été laissée en suspens.

M. Macgillivray: Je vois.

M. Givens: Est-ce votre avis que ce système serait efficace pour empêcher le problème de la pollution, en ce qui concerne les bateaux de plaisance et les océaniques?

M. Macgillivray: Nous n'avons pas l'intention de proposer de macérateurs au chlore pour les océaniques. Pour les navires, nous voulons proposer un règlement relatif à la

quantité et à la nature des eaux d'égoût. Les réservoirs septiques qui sont utilisés dans les navires modernes pourraient répondre aux exigences du règlement prévu. Nous avons un projet de règlement concernant le rejet des eaux d'égoût des navires, en prévision de l'adoption de cet amendement. Nous avons ce projet depuis deux ans. Nous l'avons distribué à l'industrie, nous avons eu des remarques. Nous l'avons redistribué et nous espérons avoir encore d'autres commentaires avant de promulguer les règlements.

M. Givens: Comment pouvez-vous appliquer des règlements de ce genre à des navires étrangers?

M. Macgillivray: Nous pouvons les inspecter pour voir s'ils ont l'équipement à bord et s'il fonctionne.

M. Givens: Et s'ils n'en avaient pas, vous poursuivez?

M. Macgillivray: Oui.

M. Givens: Même s'il s'agit d'un bateau suédois ou n'importe quel bateau européen?

M. Macgillivray: Oui. Notre coutume en la matière, lorsque l'on applique de nouveaux règlements, c'est d'avoir ce qu'on appelle une clause relative aux navires déjà en service; ça veut dire que les navires ont une certaine période, un certain délai pour se conformer aux règlements. Si, par exemple, s'applique le 1er avril 1970, on ne s'attendrait pas à ce que tous les navires s'y conforment. Cependant, nous avons reçu des chantiers navals étranger des demandes de renseignements sur ces règlements; et alors nous leur envoyons les projets de règlements, et ils vont construire des navires qui satisferont à ces règlements.

[Texte]

Mr. Givens: You do not expect that if you enforce these regulations that it will seriously affect trade and commerce?

Mr. Macgillivray: No, sir. There is a growing consciousness, not only in Canada, but also elsewhere in the world, of the need for pollution control; there are going to be requirements in other waters of the world for this type of equipment.

Mr. Givens: Coming back to the Great Lakes situation, you were saying that an almost irreconcilable Constitutional difference exists there between the federal authority and the provincial authority.

Mr. Macgillivray: No, I did not say that there is, sir. I said that I have heard people who are subject to the Ontario regulations, that is people who are members of the Canadian Power Squadron, representing motor-boaters, say that they have some doubt as to the Constitutionality of the Ontario regulations.

Mr. Givens: Is it possible for the Department of Transport to make a decision which will reconcile this difference? We are not just talking here of an academic moot point. We are talking about something which is affecting hundreds of thousands of people. I do not mean the residents, but the boaters. There are hundreds of thousands of them and they are caught up in this struggle, so to speak. Everyone is turning to one and to the other jurisdiction, to be able to determine what they should do. Can your Department make a decision which will make it uniform right across this country as to what people should do?

Mr. Macgillivray: We have had representations from the power squadrons recommending that when we move into the small vessel field, which we probably will do, that we make our regulations uniform across Canada. They seem to think that if we do so this will supersede the Ontario regulations. However, we have not really gone into the Constitutional question ourselves.

Mr. Givens: Coming back to your draft suggestions of methods, if you were to make it uniform, what method would you prefer for boats—the holding tank or the macerator chlorinator?

Mr. Macgillivray: We really have not made a firm decision on this, but our original thought was that a macerator chlorinator would be sufficient to handle the problem with pleasure craft.

[Interprétation]

M. Givens: Donc vous ne pensez pas que ceci affectera le commerce...?

M. Macgillivray: Non, je pense qu'on prend de plus en plus conscience, non seulement au Canada, mais dans le monde entier, qu'il faut un contrôle de la pollution et qu'il y aura des contrôles dans d'autres eaux du monde.

M. Givens: Pour en revenir à la situation des Grands lacs, vous disiez qu'il y a une différence d'ordre constitutionnel qui est presque irréconciliable entre les autorités provinciales et fédérales.

M. Macgillivray: Je n'ai pas dit cela, mais la suggestion a été formulée par des gens qui sont soumis au Règlement de l'Ontario, à savoir ceux qui sont membres de la Patrouille canadienne, qui disent qu'ils ont quelques doutes quant à la constitutionnalité des règlements de l'Ontario.

M. Givens: Est-ce qu'il sera possible pour le ministère des Transports de prendre une décision qui pourrait supprimer ces différends? Nous ne parlons pas seulement du point de vue théorique. Nous parlons de quelque chose qui affecte des centaines de milliers de personnes. Je ne parle pas seulement des résidents, mais de tous ceux qui ont des bateaux et qui sont pris dans cette lutte, pour ainsi dire. Et tout le monde s'adresse à l'une ou l'autre autorité pour essayer de savoir quoi faire. Votre ministère peut-il prendre une décision uniforme au sujet de ce que peuvent faire les gens?

M. Macgillivray: Les patrouilles ont fait des démarches et ont recommandé que, lorsque nous travaillerons dans le domaine des petits bateaux, ce que nous allons probablement faire nous établissons des règlements uniformes pour tout le Canada. Ils semblent penser que si nous le faisons, cela aura plus de pouvoir que le règlement de l'Ontario. Mais, pour l'instant, nous n'avons pas étudié cet aspect constitutionnel.

M. Givens: Pour revenir à votre projet de méthode, si nous rendons cela uniforme, quelle méthode préférée auriez-vous pour les petits bateaux?

M. Macgillivray: A vrai dire, nous n'avons pas pris une décision définitive à ce sujet-là. Mais nous avons pensé que le système de masérateurs au chlore serait suffisant pour les bateaux de plaisance.

[Text]

Mr. Givens: Would this be the federal view that you are expressing?

Mr. Macgillivray: No, I cannot say that this is the federal view. When a decision is made in this, it is going to be made in the light of what the provinces want. Pure water is really a provincial responsibility for the most part. They have the jurisdiction to handle it. I would think that whatever regulations we come out with are certainly going to be seriously scrutinized by the provinces. In advance, we will take into account their wishes as to the standard we adopt.

Mr. Givens: You would also have to take into account what the American states do.

Mr. Macgillivray: Yes.

Mr. Givens: Do you have an instrumentality for reaching a consensus on this sort of thing?

Mr. Macgillivray: The Ontario Water Resources Commission from time to time calls meetings for representatives of all the states bordering the Great Lakes, the U.S. government, the Canadian government and the Ontario government. This is the best we have been able to do so far in trying to reach a consensus.

Mr. Givens: Do you have any overriding jurisdiction under the Act which would give you the authority to call together the Province of Ontario, the Province of Quebec, and the State of New York and the State of Illinois, all these contiguous states and provinces? Do you have any such jurisdiction under this Act?

Mr. Macgillivray: We have no jurisdiction to require them to attend. We could call a conference.

Mr. Givens: Would it not be a good thing if you had the power to call them together, since this affects more than one province and more than one state?

Mr. Fortier: It is a question, sir, of whether the federal government or the provincial government has jurisdiction. If it is considered that the federal government has jurisdiction in this field, then we have only to assert our jurisdiction.

Mr. Givens: But who is going to decide this?

Mr. Fortier: I think we are going to decide this with the advice of the Department of Justice. Of course, under the 1867 British

[Interpretation]

M. Givens: Ce serait donc le point de vue fédéral?

M. Macgillivray: Je ne peux pas dire que c'est le point de vue fédéral. Je pense que lorsqu'une décision sera prise, elle sera prise à la lumière de ce que veulent les provinces. La propriété de l'eau est une responsabilité provinciale, dans la plupart des cas. Les provinces ont la compétence voulue pour traiter ces questions. Et J'imagine que les règlements que nous allons formuler seront examinés de très près dans les provinces.

En attendant, nous tiendrons de leurs désirs quant aux normes que nous allons adopter.

M. Givens: Vous devez aussi tenir compte de ce que font les états américains.

M. Macgillivray: Oui.

M. Givens: Avez-vous des moyens pour en arriver à un accord dans ce domaine?

M. Macgillivray: La Commission des ressources hydrauliques de l'Ontario convoque de temps en temps des réunions, avec des représentants de tous les états limitrophes des Grands Lacs, du gouvernement des États-Unis, du gouvernement du Canada et du gouvernement de l'Ontario. C'est ce que nous avons pu faire de mieux pour en arriver à un accord.

M. Givens: Avez-vous, d'après la loi, le pouvoir qui vous permettrait d'inclure la province de l'Ontario, de Québec, l'État de New York et tous les États contigus. Cette Loi vous confère-t-elle un tel pouvoir?

M. Macgillivray: Nous n'avons aucun pouvoir de leur demander d'y participer. Nous pourrions tenir une conférence.

M. Givens: Ne serait-ce pas une bonne chose si vous aviez le pouvoir de convoquer tous ces gens, puisque cela affecte plus d'une province et plus d'un état?

M. Fortier: Il s'agit de voir si c'est le fédéral ou le provincial qui en a la juridiction. Si c'est le fédéral, nous n'avons qu'à faire valoir notre juridiction.

M. Givens: Qui va décider?

M. Fortier: Je crois que c'est nous qui allons décider avec le conseil du ministre de la Justice. D'après l'Acte de l'Améri-

[Texte]

North America Act the government of Canada has exclusive jurisdiction over the subject-matter of navigation and shipping, and that would seem to cover these regulations.

Mr. Givens: Would it not be a good idea if we asserted our federal jurisdiction not only on navigation but also on the question of pollution, so that the federal government would have the jurisdiction as asserted by us to call together all the contiguous parties and say, this is what we think should be done, and if you get the agreement of the federal government and the states this is what you could do to clean up the pollution of the Great Lakes system?

Mr. Fortier: Of course, sir, our jurisdiction in respect of pollution, I suggest, is limited to pollution caused by effluents from ships or substances from ships. Otherwise I think that the pollution of waters in Canada would come under provincial legislation, like effluent from industrial plants discharging into lakes or rivers. I do not believe that the federal government would have any jurisdiction there.

Mr. Macgillivray: I think certainly as regards the Department of Transport, we can go into the subject only insofar as it comes under the heading of navigation and shipping. Mind you, the departments of Fisheries and of Energy, Mines and Ressources are both active in the over-all question of pollution and we are in consultation with them on it. But in the Department of Transport our principal objective in relation to ships is safety, safety of life and of the ship. Our work in the field of pollution is a kind of byproduct because we happen to have expertise in the construction of ships and their equipment. We have the federal responsibility under the heading of navigation and shipping, and so we are in this field in a kind of left-handed way.

Mr. Givens: I know all about the constitutional difficulties. I happen to be a lawyer myself, and I realize how hard you must struggle to resolve some of these questions. But I would like to think that we can hope to clear up our water pollution in less than another 100 years, and so far you are not giving me any hope that in this Clause 23, for instance, the addition of "chemicals, garbage, sewage or any other substances" is going to go any distance at all in cleaning up the pollution of our navigable streams.

[Interprétation]

que du Nord britannique de 1867, le gouvernement du Canada a la compétence exclusive en matière de navigation, et cela semble englober ces règlements.

Mr. Givens: Ne serait-ce pas une bonne chose si nous faisions valoir notre juridiction fédérale non seulement en ce qui concerne la navigation mais aussi pour ce qui est de la pollution afin que le gouvernement fédéral ait la juridiction tel que nous l'avons affirmé de convoquer toutes les parties contiguës en leur disant ce qui devrait être fait et que s'ils obtenaient l'accord du gouvernement fédéral et des états, voilà ce qui pourrait être fait pour régler le problème de la pollution dans les Grand Lacs.

Mr. Fortier: Je pense que notre compétence en ce qui concerne cette question se limite à la pollution causée par les déchets déchargés par les navires. Autrement, la pollution des eaux au Canada serait du ressort de la législation provinciale, c'est-à-dire la pollution causée par les déchets industriels déchargés dans les lacs et rivières. Je ne crois pas que le gouvernement fédéral ait une juridiction là-dessus.

Mr. Macgillivray: En ce qui concerne le ministère des Transports, nous ne pouvons nous en occuper que si la question se présentait dans le cadre de la navigation. Je dois dire que le ministère de l'Énergie, des Mines et des Ressources, ainsi que celui des Pêches et Forêts s'occupent activement de la question de la pollution en général, et nous sommes naturellement en consultation avec eux. Mais au ministère des Transports notre objectif majeur relativement à la la navigation, porte sur la sécurité aussi bien de la vie du personnel navigant que du navire. Notre responsabilité dans le domaine de la population est en quelque sorte un sous-produit, car nous avons les connaissances techniques nécessaires dans le domaine de la construction des navires et de l'équipement. Nous sommes responsables du point de vue fédéral pour la navigation, de sorte que notre situation dans ce domaine est équivoque.

Mr. Givens: Je connais toutes les difficultés constitutionnelles, je suis un avocat moi-même, et je me rends compte combien vous devez lutter pour régler ces problèmes. Mais j'aimerais penser que l'on pourrait régler notre problème de la pollution des eaux au moins avant cent ans, et jusqu'à présent vous ne nous donnez pas grand espoir, que dans cet article 23 la décharge de produits chimiques, détritiques, eaux d'égoûts et toutes autres substances, nous aidera tant soit peu à régler le problème de la pollution dans nos eaux navigables.

[Text]

• 1555

[Interpretation]

I do not want to make a speech, but I would like you to help us. Where is the instrumentality? Where is the forum around which all the people who are contributing pollutants to our waters can gather so that we can reach a consensus as to what regulations we are going to impose to clear up the mess that we have on our hands in this century and not in the next century?

Mr. Macgillivray: Sir, you are now talking about pollution generally which, as I say, in the federal government has become I believe the responsibility of the Minister of Energy, Mines and Resources. There is a new inter-departmental committee on water organized within that Department, on which our Department is represented. They are certainly, I know, moving in the direction of trying to take just the sort of action about which you are speaking. But it is something that is outside the scope of the Department of Transport as a matter of responsibility.

Mr. Givens: You think that under this new amendment to Clause 23, you will at least be enabled to control pollution as far as ships are concerned.

Mr. Macgillivray: It enables us to do our part in whatever anti-pollution program is designed for Canada, and it will enable us to require ships to stop polluting the waters. I think we must recognize that only a very minor part, a very minuscule part of the pollution of the Great Lakes comes from either large ships or pleasure craft.

Mr. Givens: What will you do? You will issue a seal of approval or something once you have inspected a ship or if a ship has the proper facilities. Is that what you will be doing?

Mr. Macgillivray: I am not positive of the mechanics, sir. We will approve certain types of installation.

Mr. Givens: For new ships?

Mr. Macgillivray: For new ships, and for existing ships when we require existing ships to be brought up to standard, which will probably be done over a period of some years to allow them time to do so.

Mr. Barnett: Mr. Chairman, this is a very interesting line of questioning we have been having, and some of the questions that I might have asked have already been asked. I will try not to cover the same ground.

Je ne veux pas discourir là-dessus, mais j'aimerais que vous nous aidiez. Où sont les moyens? Où est la formule qui nous permettra de réunir tous ceux qui contribuent à la pollution de nos eaux afin que nous puissions nous mettre d'accord pour voir quels sont les règlements que nous allons imposer pour nous débarrasser des saletés sans avoir à attendre le siècle prochain pour le faire.

M. Macgillivray: Vous parlez de pollution en général, qui au gouvernement fédéral est la responsabilité des Mines et Ressources. Au sein de ce Ministère, il existe un comité inter-ministériel, qui s'occupe de la question des eaux et auquel notre ministère est représenté. Je sais très bien que ce comité essaie de prendre les mesures dont vous parlez justement. Mais il s'agit d'un aspect qui ne relève pas du ministère des Transports pour ce qui est de la responsabilité.

M. Givens: Donc avec le nouvel amendement de l'article 23, vous pensez que vous pourrez contrôler la pollution causée par les navires?

M. Macgillivray: Cela nous permet de faire notre part dans tout programme conçu en vue de lutter contre la pollution au Canada, et nous permettra d'exiger que les navires cessent de polluer les eaux. Nous devons toutefois reconnaître qu'une partie mineure de la pollution des grands lacs provient des grands navires ou des bateaux de plaisance.

M. Givens: Qu'allez-vous faire? Allez-vous remettre un cachet d'approbation après avoir inspecté le navire ou si un navire comporte les installations requises?

M. Macgillivray: Je ne sais pas quel sera le mécanisme, mais nous allons nous approuver certains types d'installation.

M. Givens: Pour les nouveaux navires.

M. Macgillivray: Et oui, pour les navires existants lorsque ceux-ci devront se conformer aux normes, ce qui sera fait certainement au cours d'une période de quelques années pour leur permettre de le faire.

M. Barnett: Monsieur le président ce sont des questions des plus intéressantes, la plupart des questions que je voulais poser, l'ont déjà été et je vais essayer de passer à d'autres sujets. De façon générale, on reconnaîtra

[Texte]

However, I am sure the Committee will recognize that the kind of concern that has been expressed is not limited to the waters of the Great Lakes.

I would like to know, on the particular points that have been raised, whether there have been any recent discussions and consultations with the Government of British Columbia on this subject of control of effluent from vessels or boats. Our Minister of Health was making statements out there a while ago about prohibiting pleasure craft in the Strait of Georgia from putting garbage and sewage into the water. What is the present state of discussion between the Department of Transport and the appropriate authorities in British Columbia on this question?

Mr. Macgillivray: We have not yet begun discussion with the Government of British Columbia on this subject. We have noticed in the press the statements that have been made respecting the intention of the Government of British Columbia to pursue the matter of pollution there, and we recognize that we must get together with them. They have not yet approached us and we have not yet approached them, but we will. We recognize that we must have the same sort of discussion with them as we have been having with the Province of Ontario.

Mr. Barnett: I think it should be noted, if I understand this clause correctly, that when it becomes law the federal authority would have the power under it to deal with the matter of pollution from the provincial ferry system, a subject that has been debated out there. I suggest this might be a bit of a bargaining point in any future discussions that may take place between the two levels of government.

There is one other question that I would like to ask on this clause. I noticed the change in the wording in the amendment to Section 495A that was passed when we were putting into effect the oil pollution convention in 1956. I do not think there has been any change since that date in the import of Section 495A has there?

• 1600

Mr. Macgillivray: I do not think there has. The only change we made in that was to increase the penalty a few years ago to \$5,000.

Mr. Barnett: The specific term "any Canadian waters" directly relates, I think, to the question of shipping. What is the definition of Canadian waters for the purposes of this clause? Does it cover our fishing zones?

[Interprétation]

que l'inquiétude exprimée ici ne se limite pas aux eaux des grands lacs.

J'aimerais, au sujet des questions qui ont été soulevées, savoir s'il y a eu des entretiens ou des consultations avec le gouvernement de Colombie-Britannique sur le contrôle des effluents déchargés par les navires ou les bateaux. Notre ministre de la Santé avait déclaré, il y a quelque temps, son intention de défendre aux bateaux de plaisance dans le détroit de Géorgie de jeter à l'eau les déchets et les détritiques. Où en sont les discussions entre le ministère des Transports et les autorités de la Colombie-Britannique sur cette question?

M. Macgillivray: Eh, bien, nous n'avons pas encore amorcé les discussions avec le gouvernement de la Colombie-Britannique à ce sujet. Il y a eu des déclarations dans les journaux au sujet des intentions du gouvernement de Colombie-Britannique qui veut poursuivre la discussion, et nous reconnaissons aussi que nous devons poursuivre les entretiens. Rien n'a encore été fait. Nous reconnaissons que nous devons entamer avec eux des discussions identiques à celles que nous avons eues avec l'Ontario.

M. Barnett: Si je comprends bien l'article, il semble que lorsque cela aura force de loi, les autorités fédérales auront le pouvoir de s'occuper de la question de la pollution provenant des services de transbordeurs provinciaux, sujet qui a été débattu sur place. Ce sera peut-être un bon atout au cours des discussions qui auront lieu plus tard, entre les deux niveaux de gouvernement.

Il y a une autre question que je voudrais poser au sujet du même article. J'ai remarqué le changement dans le libellé de l'amendement, à l'article 495A qui a été adopté alors que nous étions en train d'appliquer les décisions de la convention de 1956 sur la pollution. Croyez-vous qu'il y ait eu un changement quelconque depuis lors, en ce qui concerne la portée de l'article 495A?

M. Macgillivray: Non il n'y en a pas eu. Le seul changement apporté a été de porter l'amende à \$5,000.

M. Barnett: Je crois que le terme spécifique «toutes eaux canadiennes» se rapporte à la navigation.

Quelle est la définition des eaux intérieures du Canada aux fins du présent article? Est-ce

[Text]

Are they considered to be Canadian waters under the use of the term here?

Mr. Macgillivray: I am trying to recall, I do not believe they are. When we use the term "Canadian waters" here we have in mind the meaning given in the Territorial Sea and Fishing Zones Act. In that Act, to the best of my recollection, Canadian waters means the waters from the three-mile limit inwards. Whether the three-mile limit is taken from a baseline or from the shore waters inwards of the three-mile limit, in my recollection, are Canadian waters. I had better check the Act.

Mr. Barnett: It does raise the question of whether this applies to fishing vessels once they are outside the three-mile limit, Canadian or otherwise, this is the point of my asking the question.

Mr. Macgillivray: Canadian waters means the territorial sea of Canada and all internal waters of Canada. It does not extend to anything beyond the three-mile limit.

Mr. Barnett: So once the fisherman is outside the three-mile limit he can throw his garbage overboard,...

Mr. Macgillivray: As he has always been doing.

Mr. Barnett: ...increasing the notice of the unnoticeable operation since the development of plastic containers that drift into the three-mile limit.

Mr. Macgillivray: It may be that we will have to extend this beyond the three-mile limit. If we do, we are going to have to get into an international agreement as we have done in the case of oil pollution.

Mr. Barnett: Is there any consideration of extending the international agreement on pollution of the high seas beyond the question of oil?

Mr. Macgillivray: In the Intergovernmental Maritime Consultative Organization, IMCO, they are now looking at things other than oil as pollutants of the sea. There is no present suggestion of a new international agreement extending to anything other than oil, but they are beginning to look at chemicals and other things.

Mr. Allmand: May I ask a supplementary question?

If these vessels were under Canadian registry and they just happened to dump garbage and other materials outside the three-mile

[Interpretation]

que cela comprend notre zone de pêche aussi? Ces eaux sont-elles considérées comme des eaux intérieures?

M. Macgillivray: J'essaie de m'en rappeler. Je ne pense pas. Lorsque nous utilisons le terme «les eaux intérieures» ici, nous songeons au sens que nous donnons dans la Loi sur les eaux territoriales et la zone de pêche, à mon avis, les eaux intérieures veulent dire la zone de trois milles, que les trois milles soient calculés d'une ligne de base ou de la côte. Les eaux à l'intérieur de cette zone de trois milles font partie de nos eaux intérieures, mais je devrais vérifier le texte de la Loi.

M. Barnett: On se demande alors si cela s'applique aux navires canadiens ou étrangers à l'extérieur de cette zone de trois milles. C'est là ma question?

M. Macgillivray: Les eaux intérieures veulent dire la mer territoriale du Canada et toutes les eaux intérieures. Cela ne s'étend pas à l'extérieur de la zone de trois milles.

M. Barnett: Alors lorsque les pêcheurs ont dépassé la zone de trois milles, ils peuvent jeter leurs déchets par-dessus bord...

M. Macgillivray: Comme ils l'ont toujours fait...

M. Barnett: Ainsi on augmente la pollution, en jetant par-dessus bord des contenants de plastic qui dérivent dans la limite de 3 milles.

M. Macgillivray: Il y a de plus en plus de déchets dans cette zone. S'il faut étendre cette zone à plus de trois milles, il faudra que ce soit approuvé par des ententes internationales.

M. Barnett: Songe-t-on à apporter des modifications à l'entente internationale au sujet de la pollution?

M. Macgillivray: Il y a des entretiens en cours par l'Organisation de consultation intergouvernementale sur les questions maritimes et on considère d'autres questions que le pétrole, mais toutefois il ne semble pas qu'il y aura une autre entente internationale sous peu mais qu'on commence à étudier les conséquences des produits chimiques, etc...

M. Allmand: Une question supplémentaire. Si les navires sont enregistrés au Canada et s'ils jettent leurs déchets par-dessus bord et que les déchets pénètrent dans nos eaux intérieures, peut-on exercer notre autorité? Il

[Texte]

limit and these floated into the Canadian territorial waters, could you not exercise jurisdiction over them by legislation if you wanted to, without having an international convention?

Mr. Macgillivray: Yes, this is true. If we were to ask for that sort of amendment to the Canada Shipping Act, we could ask for authority to control the pollution by Canadian ships wherever they are, and by all ships when they are in Canadian waters. This is what we do now on oil pollution.

Mr. Corbin: As a supplementary, you say exercise control wherever they are outside Canadian waters; do you mean this literally?

Mr. Macgillivray: Yes, I mean that regulations could be made which would be binding on them, whether we could police it would be another question.

Mr. Rose: Mr. Chairman, my apologies for not being here this morning. I am very interested in this legislation as you know; you were present when I spoke on it in the House the other night. I take it we are dealing only with Clause 23 at the moment and I want to direct most of my questions to Clause 24, so I would be pleased if you would put me down for Clause 24. However, I have one or two small questions on Clause 23 because they arise from some of the testimony that has been given since I have been in the room.

• 1605

I notice if you look back at Clause 20, proposed Section 482 (2) on page 13, that there is a change in the inspection regulations. Vessels from 15 tons to 9 tons that are not passenger steamships are exempt from the part relating to annual inspection and in lieu thereof are subject to such inspections as the Governor in Council may prescribe.

My question here relates to the pollution aspect in the clause that we are talking about at the moment. Presumably this means fewer inspections than previously, although I may be assuming incorrectly here. How can you control the pollution, say, from pleasure craft if vessels under nine tons tend to be exempt from this legislation?

Mr. Macgillivray: The answer is they are not exempt from the provisions relating to sewage and garbage regulations. Vessels under nine tons are only exempt from the requirement to be periodically inspected and to carry an inspection certificate.

Mr. Rose: In what regard? Is this from the point of view of pollution or safety?

[Interprétation]

semble qu'il y a des conventions internationales?

M. Macgillivray: Oui, c'est vrai, si on veut apporter un amendement semblable à la loi sur la marine marchande, on pourrait être autorisé à contrôler la pollution causée par les navires canadiens où qu'ils soient, et des navires étrangers lorsqu'ils sont dans nos eaux.

M. Corbin: Vous dites que vous pouvez exercer un contrôle sur les navires canadiens où qu'ils soient. Est-ce vraiment cela?

M. Macgillivray: Oui on pourrait avoir des règlements, qui pourraient les lier, mais de là à savoir si on pourrait les appliquer, c'est une autre chose.

M. Rose: M. le Président, je tiens à m'excuser de mon absence de ce matin. La question m'intéresse au plus haut point. On en a parlé à la Chambre l'autre soir. Je pense qu'il ne s'agit que de l'article 23 pour l'instant. Alors si vous voulez m'inscrire, je voudrais poser d'autres questions. Mais toutefois pour l'instant j'ai une ou deux petites questions à poser. Elles découlent des témoignages qui ont été présentés depuis que je suis ici. Si vous revenez à l'article 24, il y a un changement dans les règlements de 15 tonnes à 9

tonnes pour les cargos qui doivent être soumis à l'inspection annuelle selon les décrets du gouverneur en conseil.

Ma question ici se rattache à la pollution. S'il y a moins d'inspection qu'il y en avait auparavant, peut-être que ma supposition est inexacte? Mais s'il y a moins d'inspection, comment peut-on contrôler la pollution causée par les bateaux de plaisance si les navires de moins de 9 tonnes sont exemptés de l'inspection?

M. Macgillivray: Ils ne sont pas exemptés des dispositions qui se rattachent aux règlements sur les détritiques et autres substances, mais ils sont exemptés des inspections périodiques et ils n'ont pas besoin d'avoir des certificats d'inspection.

M. Rose: Est-ce au point de vue de la pollution ou de la sécurité?

[Text]

Mr. Macgillivray: The safety regulations, the regulations relating to construction and maintenance of the ship and of its equipment.

Mr. Rose: I would be delighted to pursue that one, as you said you were concerned with safety and it appears from the discussion I heard and from this clause, that perhaps there would be less inspection rather than more.

Mr. Macgillivray: No, sir. Previously vessels under 15 tons were exempt. We are lowering that now so that only vessels under 9 tons will be exempt.

Mr. Rose: My concern, sir, was with the problem of the steel hull tugs such as the *Emerald Straits* on which you have an inquiry before you, or about to be before you. There have been many recommendations for more stringent safety regulations involving such things as lashing down of life rafts and a number of other things like that. I certainly hope that the department is considering more stringent regulations as to hull construction and safety regulations as being applied through the Department of Transport, not fewer. Can I take this as so?

Mr. Macgillivray: I think you can, sir.

Mr. Rose: The other gentleman—I have forgotten his name—next to the Chairman suggested that you were concerned in the Canada Shipping Act only with navigable waters.

Mr. Fortier: I did not say navigable waters, I said navigation. The Canada Shipping Act deals with shipping and navigation, operation of ships.

Mr. Rose: Are navigable waters defined in this Act, sir?

Mr. Fortin: Defined?

Mr. Rose: Does it define what a navigable water is?

Mr. Fortier: It is not defined either in this Act nor in the other Act which is entitled the Navigable Waters Protection Act.

Mr. Rose: Do you find this a limitation in carrying out your work? Do you feel it should be defined?

Mr. Fortier: No, I do not. I cannot say that I see any necessity for definition because the question of whether any water is navigable is one of fact. It depends upon the actual location which is involved.

[Interpretation]

M. Macgillivray: C'est au point de vue de la sécurité. Ce sont des règlements de sécurité relatifs à la construction, à l'entretien du navire et de l'équipement.

M. Rose: Je serais ravi d'aller un peu plus loin. Comme vous venez de parler de sécurité, il semble qu'il y aura moins d'inspection que plus.

M. Macgillivray: Non, monsieur, auparavant les navires de moins de 15 tonnes étaient soumis à l'inspection. Maintenant seuls ceux de moins de 9 tonnes seront exempts.

M. Rose: Je pense particulièrement au problème des remorqueurs à coque d'acier tels que le *Emerald Straits* pour lequel vous avez une enquête en cours. Bien des recommandations ont été faites pour qu'il y ait des règlements de sécurité plus stricts, par exemple pour le matériel de sauvetage, et j'espère que l'on songe à avoir des règlements plus sévères au sujet de la construction de la coque. En sera-t-il ainsi?

M. Macgillivray: Oui.

M. Rose: M. Fortier a dit que la Loi sur la marine marchande ne se préoccupait que des eaux navigables.

M. Fortier: Je n'ai pas dit, des eaux navigables mais bien de la navigation. La Loi sur la marine marchande s'occupe de transport et de navigation et de l'opération des navires.

M. Rose: Les eaux navigables sont-elles définies dans la loi?

M. Fortier: Définies?

M. Rose: Est-ce que l'on définit ce que sont des eaux navigables?

M. Fortier: Non, ce n'est pas défini ni dans cette loi-ci ni dans l'autre qui est intitulée «Loi sur la protection des eaux navigables», partie I.

M. Rose: Pensez-vous qu'on devrait définir ce terme?

M. Fortier: Non, je ne vois pas qu'il soit nécessaire de le définir car c'est un fait, cela dépend de l'emplacement, et dans la Loi sur la protection des eaux navigables, Partie I, où l'on parle de construction d'ouvrages dans les

[Texte]

Under the Navigable Waters Protection Act, Part 1, which deals with construction of works in navigable waters, under the recent amendments to that part which were made by Parliament at this session, every work to be constructed in a navigable water is subject to approval by the Minister, but the Minister may exempt any work if in his view it is not likely to cause an obstruction to navigation. Otherwise, the question of whether the location of any proposed work is in a navigable water is a question of fact which is left for determination in each case.

Mr. Rose: Whether or not it was navigable would depend on the type of vessel, would it not?

If you are going to control under this Act which deals with navigable waters—it has to do with shipping—I wonder if you feel there is a limitation in Clause 23, which says: “Any Canadian waters”. Presumably you would be interested in navigable waters.

Mr. Fortier: Yes, because if there is a contravention under that section it will mean that there was a ship in those particular waters. If there was actually a ship in those waters that we want to prosecute that would be evidence that that particular area of the water is navigable.

• 1610

Mr. Rose: That leads me to another question and I am sorry to bring my ignorance before you, but I can think of many examples of bodies of water that can be navigable but the question now is what you mean by a ship. Do you mean anything over nine tons? Or, are you talking about the pleasure craft as well?

Mr. Macgillivray: We are talking about everything.

Mr. Rose: Everything. Thank you.

You said that you were concerned with safety. I understand there is no safety code per se as defined or as accepted by the Department of Transport. The Department of Transport is exempt from the Canada Labour (Safety) Code; is that true?

Mr. Macgillivray: The Canada Labour (Safety) Code does not apply to ships. However, we have among these amendments one that will allow regulations to be made by the Governor in Council under this proposed act relating to safe working conditions aboard ship. In anticipation of that we have already circulated to the industry for its comments a code of safe working practices aboard ship which eventually will become a set of regula-

[Interprétation]

eaux navigables dans un amendement récent qui a été adopté au cours de cette session-ci, tous les travaux qui peuvent être édifiés dans les eaux navigables doivent être approuvés par le ministre, mais le ministre peut refuser n'importe quelle entreprise si cela nuit à la navigation. Mais de là à savoir si l'emplacement des travaux se trouve à être dans les eaux navigables, eh bien, c'est un fait évident.

M. Rose: Cela dépend du type de navire n'est-ce pas? Je pose cette question car si vous voulez contrôler les eaux navigables et le transport, je me demandais s'il y avait des restrictions lorsque vous dites dans l'article 23 «toutes les eaux canadiennes», vous vous intéressez évidemment aux eaux navigables.

M. Fortier: Oui, bien sûr. S'il y a un délit, cela veut dire qu'il y avait un navire dans ces eaux et si nous voulons poursuivre un navire dans ces eaux, il est donc évident que cette région en particulier est navigable.

M. Rose: Alors je passe à une autre question. Je crains de me montrer aussi ignorant, mais je songe à plusieurs cours d'eau qui pourraient être navigables, mais que voulez-vous dire par un navire, tout ce qui a plus de 9 tonnes ou si vous parlez des navires de plaisance?

M. Macgillivray: Tout est compris.

M. Rose: Ma dernière question. Vous avez dit que vous vous préoccupez de la sécurité. Je pense qu'il n'y a pas de code de sécurité réel adopté par le ministère des Transports. Le ministère des Transports est exempté du code de sécurité du Canada.

M. Macgillivray: Le code de sécurité du travail du Canada ne s'applique pas aux navires. Toutefois, dans ces amendements, il y a un article qui autorise le gouverneur en conseil à faire des règlements en vertu de la loi proposé au sujet des conditions de sécurité du travail sur les navires. En attendant cela, nous avons déjà distribué aux industries un code de sécurité du travail à bord de navires pour qu'elles le commentent. Ce code deviendra avec le

[Text]

tions under this and will fill the gap left by the Canada Labour (Safety) Code.

Mr. Rose: You admit it actually is a gap?

Mr. Macgillivray: Yes, and I think it was an intentional gap left by the government because it was felt that rules on safe working conditions aboard ship should be administered by the Department of Transport who have the expertise in this field.

Mr. Rose: This is my last "out of order" question, Mr. Chairman. When you are dealing with garbage you can talk about anything.

An hon. Member: Like hang you can.

Mr. Rose: The word "eventually" is used and I want the witness to give his estimate of what "eventually" actually means in terms of time, months, years, and so on.

Mr. Macgillivray: I would say probably a couple of years.

Mr. Rose: About two years away then?

Mr. Macgillivray: We want to see these recommendations in operation for some time before we try to formalize them into binding regulations.

The Chairman: Does Clause 23 carry?

Mr. Skoberg: You mentioned a while ago that a new Committee has been set up to look into the over-all situation. Is that correct? Will recommendations be brought back to some department? Just what is their function supposed to be?

Mr. Macgillivray: I mentioned the Inter-departmental Committee on Water. I really should not presume to answer questions on it because it is a committee set up under the Minister of Energy, Mines and Resources to deal with the matter of water pollution as a subject. I really should not presume to answer questions on that.

Mr. Skoberg: Is there any co-operation between that Committee and your Department?

Mr. Macgillivray: Yes. We are on constituted member of the Committee. One of our directors, the Director of Marine Hydraulics, is a member of the Committee and we have membership on some of their subcommittees; one in particular which is probably going to take over some work that we are doing. We have a committee of our own on the subject

[Interpretation]

temps un ensemble de règlements et nous pourrions combler la lacune laissée par le Code canadien de sécurité du travail.

M. Rose: Vous avouez qu'il y a maintenant une lacune?

M. Macgillivray: Oui, je pense que la lacune est intentionnelle car les règlements sur les conditions de sécurité au travail devraient relever du ministère des Transports qui est compétent en la matière.

M. Rose: C'est ma dernière question hors de propos, monsieur le président. Lorsque vous parlez d'ordures, vous pouvez parler de n'importe quoi.

Une voix: Jamais de la vie.

M. Rose: Vous utilisez l'expression «avec le temps»; j'aimerais que le témoin précise ce que cela signifie en mois ou en années.

M. Macgillivray: Je dirais environ deux ans.

M. Rose: Deux ans?

M. Macgillivray: Nous voulons que ces recommandations soient appliquées avant que nous en faisons des règlements obligatoires.

Le président: L'article 23 est-il adopté?

M. Skoberg: Vous avez dit, il y a un moment, que le nouveau Comité a été mis sur pied pour étudier la situation d'ensemble. Est-ce juste? Les recommandations seront-elles présentées à certains ministères? Quel serait leur but?

M. Macgillivray: J'ai parlé du Comité inter-ministériel sur les eaux. Je ne pourrais prétendre répondre à ces questions, car c'est un comité qu'a mis sur pied le ministre de l'Énergie, des Mines et des Ressources naturelles pour étudier la pollution des eaux. Je ne peux donc pas prétendre répondre à des questions à ce sujet.

M. Skoberg: Y a-t-il collaboration entre ce Comité et votre ministère?

M. Macgillivray: Oui. Nous sommes membres du Comité. L'un de nos directeurs, le directeur de l'hydraulique maritime, est membre du Comité et nous sommes aussi membres de certains sous-comités dont l'un prendra une partie de notre travail. Nous avons aussi formé un comité particulier sur le déversement massif du pétrole et nous prépa-

[Texte]

of massive oil spills and preparing contingency plans to handle these things. This actually comes under the next Clause.

Mr. Skoberg: Do you have any idea just when this report could be expected?

Mr. Macgillivray: I do not think there is any specific report to be expected. I think they are dealing with a large number of subjects.

Mr. Skoberg: What we appear to find wherever we travel, especially on our tour of the Atlantic Provinces, is that there are various people and responsible parties in those area who really do not know who to apply to for any interpretation of the regulations. It appears that we get into a bind here where those people who are supposed to be enforcing the regulations belong to too many different departments.

Mr. Macgillivray: I think one of the objectives of the Interdepartmental Committee on Water is to centralize the responsibility in one spot.

Mr. Skoberg: I have just a last quick question, Mr. Chairman. What co-operation do you have with the water resource commissions of the various provinces? Do you deal directly with these water resource commissions?

Mr. Macgillivray: We deal directly and on a continuing basis with the Ontario Water Resources Commission. So far we have had very little contact with similar agencies in other provinces.

Mr. Skoberg: Thank you.
Clause 23 agreed to.
On Clause 24.

Mr. Rose: Wait a minute.

The Chairman: Mr. Barnett, on Clause 24.

Mr. Rose: I am sorry, did you call me or Mr. Barnett?

The Chairman: I called Mr. Barnett on Clause 24. Which one is going to talk?

Mr. Rose: If Mr. Barnett will yield to me on this point, it is a matter of particular interest that Section 495C under Clause 24 is here but Section 495D which was discussed in the hearings of the Senate Committee is now missing. This deals with the concept, as I understand it, of unlimited liability.

It is an extremely serious thing, as I think most of the Committee members know, that as a result of disasters such as the Torrey

[Interprétation]

rons des plans pour faire face à ces situations éventuelles. L'article suivant traite de ce cas.

M. Skoberg: Quand le rapport sera-t-il présenté d'après vous?

M. Macgillivray: Je crois qu'il ne faut pas attendre un rapport en particulier. Je pense qu'ils traitent d'un grand nombre de sujets.

M. Skoberg: Nous avons découvert lorsque nous avons parcouru les provinces de l'Atlantique que diverses personnes et de nombreux groupes dans cette région qui ne savent pas vraiment où s'adresser pour interpréter ce règlement. Il semble que nous arrivons à une impasse où les personnes qui doivent mettre les règles en vigueur appartiennent à un trop grand nombre de ministères.

M. Macgillivray: Je pense que l'objectif du Comité interministériel sur les eaux est de centraliser les responsabilités.

M. Skoberg: Une dernière question très brève, monsieur le président, quelle collaboration y a-t-il entre les Comités sur les ressources hydrauliques des autres provinces? Traitez-vous directement avec les Comités sur les ressources hydrauliques?

M. Macgillivray: Nous traitons directement et constamment avec la Commission des ressources hydrauliques d'Ontario. Jusqu'ici, nous avons eu très peu de relations avec les organismes de ce genre des autres provinces.

M. Skoberg: Merci.
L'article 23 est adopté.
L'article 24.

M. Rose: Attendez un instant.

Le président: M. Barnett, l'article 24.

M. Rose: Je m'excuse. M'avez-vous nommé ou avez-vous nommé M. Barnett.

Le président: J'ai nommé monsieur Barnett qui parlera de l'article 24. Lequel adressera la parole?

M. Rose: Si monsieur Barnett veut me céder la parole, ma question est d'intérêt particulier. L'article 495 (c) de l'article 24 mais, l'article 495D dont on a discuté lors d'une séance du Comité du sénat n'y est pas. Il s'agit du principe de la responsabilité illimitée. C'est une chose des plus sérieuses comme vous le savez tous. Lorsqu'il y a des sinistres comme celui du Torrey Canyon ou des déversements de pétrole, la responsabilité du

[Text]

Canyon and other oil leaks the liability of a ship goes much beyond that of its value as a ship plus its cargo. Unfortunately, the insurance industry does not see fit or is unable under present circumstances to insure this ship to the tune of unlimited liability.

The ship and its cargo may be worth \$10 million, but if a 500,000 ton tanker breaks up off Saint John's, Newfoundland, or Vancouver, or Seattle, or Victoria, it can cause damage in the excess of the insured value by a marked extent. It could cause \$150 million or \$200 million damage.

These ships are using Canadian waters necessary for transport of material, and naturally they are on the high seas as well. However, the point is that since the ship owners find that they cannot insure it for unlimited liability, who pays if it breaks up off Vancouver Island and the ship is insured to its value plus its cargo's value?

Mr. Macgillivray: You are talking about a question of liability, sir.

There are two possible sources of claims against the ship. First, there is a claim by ourselves if we go under the authority of Section 495C which has been left in here. If we take action to remove the wreck as we will now be authorized to do under Section 495C, we will have a claim against the owners of the ship. Second, there are going to be claims by the owners of shoreside property, beaches, fishing gear, boats, wharves, and so on, which will be damaged by this. They will follow their claim in the same way as if they were damaged by anyone else.

If the ship owner is unable to pay, and he probably will be unable to pay all the claims, and he has his liability limited by Section 657 of the Act to a certain amount of money per ton of the ship's tonnage, people who prove claims against him will share in the amount of money in what is called the "limitation fund" for their damages.

When the bill was introduced into the Senate we had in the bill a provision, Section 495D which you mentioned, under which there was imposed an unlimited liability. This was taken out by the Senate Committee after representations made by representatives of the ship owners and of the insurers.

I believe the principal argument that swayed the members of the other committee was the fact that there are now international discussions going on in the Intergovernmental Maritime Consultative Organization with a view to achieving some kind of a world-wide

[Interpretation]

navire dépasse largement celle de sa valeur plus celle de la marchandise. Malheureusement, les compagnies d'assurance ne peuvent pas, dans les circonstances actuelles, assurer ce navire avec responsabilité illimitée.

Le navire et sa marchandise peuvent valoir \$10 millions mais si un pétrolier de 500,000 tonnes échoue au large de Saint-Jean (Terre-Neuve), Vancouver, Seattle ou Victoria, les dégâts peuvent largement dépasser de beaucoup la valeur de l'assurance. Les dégâts peuvent monter à \$150 millions ou \$200 millions.

Ces navires sillonnent les eaux canadiennes pour transporter leurs marchandises. Ils traversent également la haute mer. Toutefois, la question est que puisque les armateurs ne peuvent avoir des assurances pour une responsabilité illimitée, qui doit payer si le navire échoue au large de Vancouver et qu'il est assuré pour sa valeur plus celle de la marchandise?

M. Macgillivray: Vous parlez de responsabilités, monsieur.

Il y a deux sources de réclamations qui peuvent être faites. D'abord, conformément à l'article 495(c), nous pouvons prendre des mesures pour enlever le navire échoué comme l'autorise l'article 495(c). Nous pouvons présenter nos réclamations au propriétaire du navire. Ensuite, il y a aussi les propriétaires du littoral, des plages, du matériel de pêche, des quais etc, qui subiront des dégâts. Ils présenteront leurs réclamations comme si les dégâts avaient été causés par quelque chose d'autre. Si le propriétaire du navire ne peut pas payer toutes les réclamations, sa responsabilité est limitée conformément à l'article 657 de la Loi pour une certaine somme d'argent par tonne du tonnage du bateau. Ceux qui auront des réclamations à faire contre lui partageront la somme d'argent qu'on appelle la «caisse de limitation» pour les dégâts qu'il a causés.

Lorsque le projet de loi a été présenté au Sénat, il y avait une disposition, l'article 495(d) dont vous avez parlé et dans laquelle on imposait une responsabilité illimitée. Cette disposition a été supprimée par le Comité du Sénat après que les représentants des propriétaires de navires et des compagnies d'assurance eurent présenté leurs instances. L'argument principal à mon avis, qui les a fait changer d'idée est le fait qu'il y a maintenant des entretiens internationaux au sein de l'Organisation intergouvernementale de consultations maritimes pour réaliser une en-

[Texte]

consensus on how liability should be governed in these cases.

• 1620

There is the suggestion we have made, and we have made it in the intergovernmental organization, that by the mere fact of building a 250,000 ton tanker, you are creating such a hazard that you ought to be absolutely liable without negligence on your own part, that is, if another ship collides with you and it is the fault of the other ship, still you should focus liability on the large ship. This is a concept which has been accepted in relation to nuclear ships, for instance, in world-wide agreements.

Mr. Rose: Are you saying, then, sir, that you are agreeing with the position that I am taking on this matter, that the shipowner should be liable? At the moment the public is liable or the insurance company—through his insurance company—but it does not really matter how it is done.

Mr. Macgillivray: I think there is no doubt that if one of these very large ships does break up and there is a massive release of oil, a lot of people's claims will not be fully satisfied. When Section 495D was deleted in the Senate committee, we did make the statement that we did not consider this the end of the matter, that once the international situation is clarified by a meeting that is to be held this coming November in Brussels, we would expect to come back to Parliament with a new provision of the same or similar tenor.

Mr. Rose: You see, sir, it seems to me that I have an automobile worth \$4,000 and I am its cargo but I have to carry liability much in excess of my value and the value of my automobile. I think the principle is well established here that you can do far more damage than the total value of the carrier plus its cargo. In British Columbia we have a fund whose name I have forgotten. If the person who has been wronged has no insurance, there is a fund...

Mr. Macgillivray: An unsatisfied judgment fund.

Mr. Rose: An unsatisfied judgment fund. Has the government considered setting up such a thing here or is it going to be left to some international agency to decide? This is what in my view is happening. The insurance companies—we have seen this in medicare, health care and many other things—want the good risks but they do not want the bad ones. To me it is horrifying that we are not covered

[Interprétation]

tente internationale au sujet de la responsabilité dans un tel cas.

Nous avons fait une suggestion auprès de l'organisme intergouvernemental.

Nous avons dit que simplement pour construire un pétrolier de 250,000 tonnes, on crée un tel risque qu'il faut être pleinement responsable et ne laisser rien passer. Si un autre navire heurte le vôtre et que cela dépend de l'autre navire, le plus gros navire est responsable. Ce principe a été accepté, par exemple, dans le cas des navires à énergie nucléaire, dans des accords mondiaux.

M. Rose: Dites-vous alors, que vous êtes d'accord avec moi au fond que le propriétaire d'un navire devrait être responsable? Pour l'instant, le public est responsable par l'entremise des compagnies d'assurance ou les compagnies d'assurance le sont, ça n'a pas d'importance.

M. Macgillivray: Il n'y a pas de doute que si ces très gros navires se brisent et s'il y a beaucoup de pétrole jeté à la mer, il y a beaucoup de gens qui ne recevront pas suffisamment de réclamation. Lorsque l'article 495D a été supprimé au comité du Sénat, nous avons déclaré que cela ne nous semblait pas être le dernier mot de la question; que lorsque la situation internationale sera éclaircie lors d'une réunion qui aura lieu en novembre prochain à Bruxelles, nous voulons présenter une nouvelle disposition au Parlement, une disposition semblable.

M. Rose: Il me semble, monsieur, disons que j'ai une automobile de \$4,000 et que je suis son cargo, mais que j'ai une responsabilité qui dépasse largement ma valeur et celle de la voiture. Je crois que le principe me paraît bien établi ici que vous pouvez causer beaucoup plus de dommage que la valeur globale du transporteur et de son cargo. En Colombie-Britannique, il y a une caisse spéciale, j'en oublie le montant. Si la personne lésée n'a pas d'assurance, il y a une caisse...

M. Macgillivray: Une caisse des jugements impayés.

M. Rose: Une caisse des jugements impayés. Le gouvernement a-t-il considéré établir une telle caisse ou s'en remettra-t-il à un organisme international? Car, à mon avis, c'est ce qui se produit. Les compagnies d'assurance, nous l'avons vu dans le domaine de la santé et de l'assurance pré-médicale, elles veulent couvrir de bons risques et non pas des mauvais. À mon avis, c'est un risque de

[Text]

against pollutant risk any more than we are. I am sorry to see that this clause was deleted without an amendment, at least an interim amendment, before we had the international convention in Brussels in November.

Mr. Macgillivray: As I say, it was not deleted with the approval of the Minister of Transport but he did not raise strong objections to its removal and he did give notice through those of us who were there that this was only a deferment of the proposal. Your suggestion of an unsatisfied judgment fund or the equivalent is one of the things under consideration.

Mr. Rose: This is my final comment, Mr. Chairman. I feel that 495C is a rather weak substitute for 495D. I realize that it is not a substitute but that is all we have left. If the shipowner or the insurers decide to leave the vessel there and it is polluting, what the government can claim out of a damaged ship plus a leaking cargo is likely to be minimal when you compare it with the damage that it can do.

Mr. Macgillivray: We had that experience with a tank barge in Howe Sound four or five years ago, as you may recall.

Mr. Rose: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Shall clause 24 carry? Mr. Barnett.

• 1625

Mr. Barnett: I think we are dealing with a very important subject. Certainly I agree with the member for Fraser Valley West that clause 24 as it stands has been drastically emasculated by the committee of the other place, and I think this Committee ought to give some serious consideration to whether or not we could devise some interim addition to the bill or even consider putting the deleted section back in. I think, however, that we should have some appreciation of just what is being accomplished by 495C. I think Mr. Macgillivray, either in this Committee or in his remarks before the Committee of the other place, did indicate that our experience with wrecks involving spillage of oil has fortunately been rather limited.

I have any personal knowledge of only two. One is the matter of the oil barge to which Mr. Macgillivray has referred. The other is the matter of the motor vessel Schiedyke which went down in Nootka Sound in my constituency. I know that even as a humble private member I was involved for a rather

[Interpretation]

pollution horriblant car nous ne sommes pas tellement couverts. Je suis étonné de voir que cette disposition a été supprimée sans avoir un amendement, du moins un amendement provisoire en attendant les décisions qui seront prises à Bruxelles.

M. Macgillivray: Comme je l'ai dit, cela n'a pas été supprimé avec l'accord du ministre des Transports, mais il n'a pas soulevé de fortes objections. Ce n'était que de retarder la proposition. Vous parlez d'une caisse de jugements impayés ou une équivalence. Cette question est à l'étude.

M. Rose: Un dernier commentaire. Je pense que l'article 495C, monsieur le président, est un substitut bien faible à 495D. Je vois bien que ce n'est pas un vrai substitut, mais c'est tout ce que nous avons. Si le propriétaire ou les assureurs décident de laisser le navire là, et il pollue, qu'est-ce que le gouvernement peut réclamer d'un navire endommagé en plus d'un cargo qui coule est sûrement une somme minimum si on la compare aux dommages qu'il peut faire.

M. Macgillivray: Nous avons eu cette expérience avec un chaland-pétrolier dans le détroit Howe, il y a quatre ou cinq ans.

M. Rose: Merci, monsieur le président.

Le président: L'article 24 est-il adopté? Monsieur Barnett.

M. Barnett: J'ai l'impression que c'est une question très importante. Je reconnais, comme le député de Fraser Valley-Ouest, que l'article 24, dans sa présente forme, a été émasculé par le Comité du Sénat et je crois que le Comité devrait considérer sérieusement à mettre au point un amendement provisoire qui pourrait être apporté au Bill ou même pourrait songer à remettre l'article supprimé. Toutefois, il faudrait savoir ce que l'article 495(c) vise. Je pense que M. Macgillivray, ou dans ses observations ici ou présentées au Comité du Sénat, a indiqué que notre expérience dans le cas de navires qui échouent en mer et qui déversent leur pétrole dans les eaux a été plutôt limitée.

Je n'en connais que deux. L'un est celui de la barge-pétrolier que M. Macgillivray a mentionnée. L'autre est la navire à moteur Schiedyke qui a échoué dans le détroit Nootka dans ma circonscription. Je sais que même comme simple député, j'avais eu énormément de travail, il y avait eu beaucoup

[Texte]

hectic week or so at that time in long distance telephone calls and so on. Certainly my knowledge of that situation confirmed the view that I had held for some time and, in fact, a matter which had been under discussion, perhaps in an out-of-door fashion in meetings of this Committee when I sat in on any proposals to amend the Canada Shipping Act—the lack of authority of the Department to step in and to deal immediately and directly with the situation with a view to minimizing the dangers of pollution. The whole story of the Schiedyke I think demonstrated it very clearly, so that to the extent that this proposal gives legal authority to that I think it is a step in the right direction and should be approved. However, as has already been stated, the idea that the Crown can be reimbursed for public funds expended merely by retrieving the value of the cargo or the vessel seems to me rather illusory.

I would like to ask Mr. Macgillivray how much the Crown could have recovered from the motor vessel Schiedyke if it had had the authority to deal directly with that job of preventing oil pollution.

Mr. Macgillivray: Very little. Certainly in the case of tank barge No. 10, which sank at Howe Sound, it cost us in the vicinity of \$500,000 to recover the barge and abate the pollution and I suppose we sold the barge and the cargo for a few thousand. We were out a lot of money in that case.

Mr. Barnett: But this does allow us to step in. This is one of the problems that the British government had in the case of the Torrey Canyon. The owners wanted time to arrange salvage of the vessel and the British government withheld its action and then stepped in too late. They might have achieved something by stepping in sooner. This section 495C will allow us to step in immediately regardless of the wishes of the owner, although we intend to consult with the owner.

I hope that this would be the case. As I recall it, as far as that oil barge is concerned, the owner virtually abandoned it. In the case of the Schiedyke, as I understand it the owners and some other local agencies did step in and assume some responsibility in making an effort. One thing that concerns me if we pass this clause as it stands, as we have it at the moment, is whether in effect this will not encourage owners simply to throw up their hands and abandon the thing to the government in a situation like the Schiedyke; whereas if we had something in there to place

[Interprétation]

d'interbains, etc. Bien sûr, mon expérience de la situation cette fois-là m'a bien servi et sera bien toujours utile à des réunions comme celles-ci, chaque fois que j'ai siégé à des séances pour modifier la Loi sur la marine marchande du Canada, où le manque d'autorité du ministère pour minimiser le danger de pollution était évident. Je pense que le cas du Schiedyke prouve bien clairement qu'on peut avoir ici l'autorité juridique d'agir. Cela me paraît comme un pas dans la bonne voie, qui devrait être prouvé. Mais, comme on l'a déjà déclaré l'idée que la Couronne peut-être remboursée, tout simplement en remboursant la valeur de la cargaison ou du navire, me semble tout à fait illusoire.

Je voudrais vous demander, monsieur Macgillivray, combien la Couronne aurait pu recevoir pour le navire Schiedyke si la Couronne avait été autorisée à traiter directement dans ce cas de prévention de pollution par le pétrole.

M. Macgillivray: Très peu, vraiment, très peu. Surtout dans le cas du navire qui a échoué à Howe Sound, cela nous a coûté environ un demi-million de dollars pour récupérer la navire et pour diminuer la pollution nous avons vendu la barge 10 et la cargaison pour quelques milliers de dollars. Nous avons vraiment perdu beaucoup.

M. Barnett: Mais cela nous permet d'avoir notre rôle à jouer. C'est le rôle qu'a eu le gouvernement britannique dans le cas du Torrey Canyon. Le propriétaire voulait organiser la récupération du navire et le gouvernement britannique a agi trop tard. Ils auraient pu obtenir plus en agissant plus vite. L'article 495(C) nous permet de faire quelque chose tout de suite sans consulter le propriétaire.

J'espère qu'il en sera ainsi lorsque, je me souviens de ce pétrolier, on l'a abandonné. Dans le cas du Schiedyke, si j'ai bien compris, les propriétaires et certaines agences locales ont tout de suite fait un effort. Il y a une chose qui me préoccupe. Si nous adoptons cet article tel quel, il faudra savoir si cela n'encouragera pas les propriétaires à abandonner la situation au gouvernement dans une situation comme celle du Schiedyke; tandis que si nous ajoutons quelques dispositions pour augmenter la responsabilité au-delà de la valeur du navire et de la cargaison, du

[Text]

• 1630

some liability on them beyond the value of the vessel and its cargo or what might be recoverable from it, this might at least enable the Department to exert pressure on the owner of the vessel or the cargo to take some initiative and to make a proper expenditure of effort and money to deal with the situation. May I ask, Mr. Chairman, what Mr. Macgillivray's reaction is to that as a possible danger of leaving the clause as it stands?

Mr. Macgillivray: I think, sir, the thing is that we have lived with this unhappy situation for all the years up till now. The situation has been getting potentially more dangerous all the time. My own inclination is that we would be wiser now to adhere to the decision of the Senate that we should postpone action in this line until we see how the international situation resolves itself, because we are going to be interested in oil pollution incidents that occur where the source of pollution is on the high seas, and there is considerable merit in having our law relating to our own Canadian waters in line with what is accepted world-wide relating to the regime of the high seas.

Mr. Givens: It seems to me that we may be confusing three things, over two of which you have no jurisdiction. Let me spell the three out, and tell me if I am right. First, Liability without fault; I do not think you can spell this out here. You are dealing with ship operations. Second, limited or unlimited liability; that is a matter which has to be decided civilly and internationally.

Third, get the offender out of there. This seems to me to be what you are concerned with in 495. If the British had stepped in and got the offender out of there they may have been able to limit the extent of the pollution. So that, as far as liability without fault and the extent of liability is concerned, it would seem to me that within the confines of this Act this is something that you cannot take care of really, and that you are going to have to wait for external assistance on this—perhaps the international conference. International conferences have a way of limiting liability rather than giving unlimited liability. This seems to me a matter of getting the show on the road, getting the offender out of there, cleaning up the water, and making it navigable again. Am I right on that?

Mr. Macgillivray: I think the first and principal step is to get Section 495C into the Act as we have it now and it should be our objec-

[Interpretation]

moins, cela permettrait au ministère d'exercer des pressions auprès du propriétaire des navires ou encore les forcer à prendre quelques initiatives pour qu'on dépense des sommes suffisantes pour régler ces situations. Puis-je demander, monsieur le président, quelle est la réaction de M. Macgillivray?

M. Macgillivray: Monsieur, je pense que voilà ce qui se passe, nous vivons dans une situation malheureuse, toujours jusqu'à maintenant, la situation est devenue des plus dangereuses, constamment. J'aurais tendance à penser que nous serions plus sages, maintenant, de nous en tenir aux décisions comme quoi il faudrait retarder les mesures à prendre dans ce domaine jusqu'à ce que nous constatons comment la situation internationale sera résolue, parce que nous allons nous intéresser à la pollution due au pétrole où la source de pollution se trouve en haute mer et il y aurait avantage à ce que notre loi concernant les eaux canadiennes soit conforme au régime qui sera appliqué en haute mer dans le reste du monde.

M. Givens: Je crois que nous sommes en train de confondre trois choses, dont deux ne relèvent pas de notre compétence. Je vais vous donner les trois, et dites-moi si je me trompe. D'abord, il y a la responsabilité sans défaut. Je crois qu'on ne peut pas parler de cela puisqu'il s'agit d'exploitation de navires. Ensuite, la responsabilité limitée ou illimitée: c'est une question qu'il faut régler du point de vue civil ou international.

Troisièmement, il faut charger le coupable. C'est ce dont parle l'article 495. Si les Anglais avaient pu éloigner le vaisseau responsable on aurait pu limiter la pollution. Donc en ce qui concerne la responsabilité sans délit ou la portée de la responsabilité, il me semble que dans le cadre de cette Loi, il y a des domaines qui échappent à votre compétence, et il faudra attendre une assistance extérieure, peut-être d'une conférence internationale. Les conférences internationales ont tendance à limiter les responsabilités plutôt qu'à les étendre. A mon sens, il s'agit de mettre tout en branle, d'éloigner le coupable, de nettoyer la mer et de la rendre navigable. Ai-je raison?

M. Macgillivray: Oui, le premier pas, c'est d'inclure l'article 495C dans la Loi et nous devrions essayer, aussi rapidement que possi-

[Texte]

tive to proceed as soon as we see how the international situation resolves itself with Section 495D or something along the same lines.

The Chairman: Do you have any questions, Mr. Barnett.

Mr. Barnett: Mr. Chairman, I am sure you will agree that the Canada Shipping Act is a rather complex piece of legislation. Mr. Macgillivray did make some reference to Section 657 which has to do with the question of liability and its limitation.

The Chairman: What section is it?

Mr. Barnett: Section 657 of the Canada Shipping Act. He referred to it a few minutes ago. The question that comes to my mind in relation to this and the suggestion that we are left without power to levy any charge for a damage incurred unless and until some international action is taken, is whether some relationship could not be made between the operation of 495C and 657. If I read 657 correctly,

• 1635

it deals only with the matter of damages to goods or passengers in the vessel or in some other vessel, but it would not place any liability, even within the limits that are set for damage caused to shore installations or fish or water fowl or any of the other damages that can occur.

Has the Department or the Minister looked at the possibility of an expansion of 657, as an interim measure at least, to put some responsibility for damages on the owners of the vessel?

Mr. Macgillivray: Section 657 is only a limitation of the quantum of the ship owner's liability after liability has been established. His liability for damage to property ashore or to other vessels would have to be established. Then he would apply to the court to have his liability limited to this amount per ton of the ship's tonnage which, in respect of loss of life or personal injury either alone or together with any loss or damage to property or any infringement of any rights, is roughly \$222 per ton of the ship's tonnage.

Mr. Barnett: Does this mean that the Crown would have the right to sue the owner for the costs of the damage or the costs of the action taken under 495C?

Mr. Macgillivray: I think we could. Under Section 495C we would be entitled to sell the vessel and its cargo and recover what we

[Interprétation]

ble, d'en venir à l'article 495D, ou quelque chose comme cela, après avoir vu comment la situation internationale va se régler.

Le président: D'autres questions? Monsieur Barnett.

M. Barnett: Monsieur le président, vous conviendrez que la *Loi sur la marine marchande du Canada* est certainement très complexe. M. Macgillivray a parlé de l'article 657, qui traite de la responsabilité et de ses limites.

Le président: A quelle section vous réferez-vous?

M. Barnett: Il s'agit de l'article 657 de la *Loi sur la marine marchande du Canada* qui a été mentionné il y a quelques instants. La question qui me vient à l'esprit à ce sujet—le fait que nous n'avons pas le pouvoir de faire payer quoi que ce soit pour les dommages subis à moins que des mesures internationales soient appliquées—est ceci: ne pourrait-on pas établir un rapport entre l'application de l'arti-

cle 495C et l'article 657. Si je comprends bien l'article 657, on y traite simplement des dommages aux biens et aux passagers sur le navire ou sur un autre navire, mais on n'y applique aucune responsabilité pour les dommages causés aux installations portuaires, aux poissons, aux oiseaux de mer, ou à autres choses.

Est-ce que le ministère a examiné la possibilité d'étendre la portée de l'article 657, en tant que mesure intérimaire, ou tout au moins de remettre une certaine responsabilité pour

M. Macgillivray: L'article 657 est simplement une limitation de la responsabilité de l'armateur, une fois cette responsabilité établie. Sa responsabilité en matière de dommages aux propriétés côtières ou aux autres vaisseaux doit être établie. Ensuite il demande au tribunal que sa responsabilité soit limitée à un certain montant selon le tonnage, compte tenu des pertes de vie ou blessures, singulièrement ou avec les dommages à la propriété ou empiètement sur les droits, ce montant étant de \$222 par tonne du navire.

M. Barnett: Est-ce que cela veut dire que la Couronne aurait le droit de poursuivre le propriétaire pour les dommages et les frais selon l'article 495 C?

M. Macgillivray: Je pense que oui. En vertu de l'article 495 C, nous avons droit de vendre le navire et sa cargaison et de recou-

[Text]

could out of that. It is a question that I am not too sure of, and it has never been tested, but I believe that we could also go after the owner for the amount of his limitation for any expense we were put to as a result of this. This is questionable though until we get our Section 495D back in or something in lieu of it.

Mr. Barnett: Perhaps we should move to put it back in, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Rose, do you have a supplementary question?

Mr. Rose: It is on the last point. I do not want to cut in on Mr. Barnett if he is seriously putting forward this as a motion, but while he is considering it, Mr. Macgillivray said something here a little while ago, and I wondered if he would make any comments on the burden of proof as it rests at the moment. Supposing the ship is in a situation in which, under Section 495C, the Department could move in and claim the cargo and costs for damages up to the limitations of the liability, would the government have to prove negligence on the part of the ship owner or would there be a reversal of the burden of proof?

Mr. Macgillivray: There is no provision for reversal of the burden of proof. This is one of the possible solutions that is being considered in the international discussions that I mentioned.

Mr. Rose: Whether there was negligence or not it does not really matter? The fact that it is there is enough?

Mr. Macgillivray: That is not reversal of the burden of proof. That is just absolute liability which is a concept that has been accepted in relation to nuclear ships in international discussions.

Mr. Rose: Would you comment on this reversal of burden of proof?

Mr. Macgillivray: If you reversed the burden of proof, of course, the onus would be on the ship owner to prove that he had not been liable or not responsible for the damage. I think in a good many cases he would be able to prove that he was not responsible, as for instance, if a 250,000 ton oil tanker were in collision with a fairly small but powerful ice

[Interpretation]

vrer les profits. On n'a jamais mis cela à l'épreuve en cour, mais je crois que nous pourrions aussi poursuivre le propriétaire pour le montant des dépenses que cela nous occasionnerait, mais cela seulement quand on rétablira l'article 495 C ou quelque chose qui le remplacerait.

M. Barnett: Peut-être devrait-on le proposer, monsieur le président

Le président: Avez-vous une question supplémentaire, monsieur Rose?

M. Rose: Je ne voudrais pas interrompre M. Barnett s'il propose cela en tant que motion, mais pendant qu'il examine cela, je dirai ceci. M. MacGillivray a dit quelque chose, il y a quelques instants, et je me demande s'il pourrait faire des commentaires sur le fardeau de la preuve. Supposons que le navire se trouve dans une situation où, en vertu de l'article 495 C, le ministère pourrait réclamer la cargaison et les frais, jusqu'aux limites de la responsabilité, est-ce que le gouvernement doit prouver qu'il y a eu négligence de la part de l'armateur, ou si le fardeau de la preuve serait renversé?

M. Macgillivray: La Loi ne prévoit pas ce renversement. C'est une solution qu'on préconise dans ces pourparlers internationaux.

M. Rose: Qu'il y ait eu négligence ou non, cela ne fait rien. Il y a suffisamment de responsabilité.

M. Macgillivray: Mais ceci n'est pas le renversement du fardeau de la preuve. C'est la responsabilité absolue. C'est un concept qui est accepté en ce qui concerne les navires nucléaires, par exemple.

M. Rose: Voulez-vous nous parler de ce renversement du fardeau de la preuve.

M. Macgillivray: Si on renverse le fardeau de la preuve, ce serait donc à l'armateur ou au propriétaire de prouver qu'il n'était pas responsable des dommages. Dans bien des cas, je crois que celui-ci pourrait prouver qu'il n'était pas responsable, par exemple si un pétrolier de 250,000 tonnes entre en collision avec un petit bateau qui est puissant,

comme un brise-glace ou un bateau de la marine, qui est suffisamment fort pour percer la coque et causer l'écoulement du pétrole.

Dans le cas des bâtiments nucléaires, on met la responsabilité sur le propriétaire, c'est

breaker or naval vessel or something strong enough to pierce the skin of this thing and cause a casualty and a spill.

In the case of nuclear ships it has been decided that you focus liability on the owner

[Texte]

of the ship and he is the one who must carry the insurance. It is absolute liability on him even if he can clearly prove that somebody else caused the damage. This is a concept that we have suggested should be adopted in relation to the supertankers. I should say we are not having a great deal of success in the international discussions on the matter.

Mr. Rose: That is perhaps all the more reason, sir, that we might consider doing something independently.

Mr. Macgillivray: Certainly, when other countries learned that this Bill was before Parliament there was quite a flurry in the international meetings of people coming to the Canadian Delegation and saying "What are you doing jumping the gun?" And we had inquiries from the United Kingdom High Commission and from the Norwegian Embassy here in Ottawa, both of whom emphasized that they were not making diplomatic representations, but were just asking why we were so anxious to leap ahead with this legislation while the subject was being discussed internationally.

Mr. Rose: We did not hear from Panama, or Greece, or Lebanon, did we?

Mr. Macgillivray: No.

Mr. Skoberg: Mr. Chairman, relative to what Mr. Macgillivray has said about there being quite a flurry at the international conference level, does he think there is actually any possible chance of putting a provision such as 495D back in at a later date, even if we decide to set it aside at this time?

Mr. Macgillivray: I should think there is no doubt that the government will seek to come forward with some provision such as 495D; perhaps in different form, but some provision respecting liability; so that the ship-owner will be liable in an amount greater than he now would be under the existing Act. And either with an absolute liability imposed, or a reversal of the burden of proof.

I think it is almost certain the government will be back at the first opportunity after we see what happens internationally at the November meeting.

Mr. Barnett: Mr. Chairman, the Explanatory Notes of the Bill refer to Section 495D. Leaving aside the actual text of 495D and the

[Interprétation]

lui qui doit avoir l'assurance. Donc c'est une responsabilité totale même s'il peut prouver clairement que quelqu'un d'autre a causé le dommage. C'est là un concept que nous avons suggéré qu'on adopte pour les gros pétroliers. Je dois dire que nous n'avons pas de succès dans nos discussions internationales à ce sujet.

M. Rose: Raison de plus pour essayer de faire quelque chose de notre côté.

M. Macgillivray: Quand d'autres pays ont appris que ce bill a été soumis au Parlement, il y a eu pas mal de discussions lors des conférences internationales. Beaucoup sont venus trouver la délégation canadienne; ils ont voulu savoir pourquoi nous allions si vite. Le Haut-Commissaire du Royaume-Uni et l'Ambassadeur norvégien à Ottawa ont souligné qu'ils ne faisaient pas de représentations diplomatiques, mais qu'ils se demandaient simplement pourquoi nous étions tellement pressés d'aller de l'avant avec cette législation, puisqu'on était en train de discuter du sujet sur le plan international.

M. Rose: Nous n'avons pas entendu parler de Panama, de la Grèce et du Liban, n'est-ce pas?

M. Macgillivray: Non.

M. Skoberg: A propos de ce qu'a dit M. Macgillivray, que cela causait des remous au niveau des conférences internationales, est-ce qu'il considère qu'on pourrait y insérer l'article 495 (d) plus tard si nous le réservons maintenant?

M. Macgillivray: Je pense qu'il n'y a aucun doute que le gouvernement tentera d'introduire une disposition semblable à l'article 495 (d), peut-être sous une autre forme, mais une disposition qui concerne la responsabilité, de sorte que l'armateur soit responsable pour un montant plus important de celui pour lequel il est responsable dans le cadre de la loi actuelle, en imposant soit une responsabilité absolue, soit avec un renversement du fardeau de la preuve.

Je crois qu'il est presque certain que le gouvernement reviendra à la charge et il faudra voir ce qui va se passer lors de la réunion internationale du 2 novembre.

M. Barnett: Monsieur le président, les notes explicatives du bill renvoient à l'article 495 (d). En laissant de côté le texte de cet article,

[Text]

implications that some people read into it, I think the statement of purpose is quite clearly set out here:

The purpose of section 495D is to provide that costs incurred by the Crown in preventing the pollution of Canadian waters by the cargo or fuel of a vessel and in cleaning any property fouled by such pollution shall constitute a debt due to the Crown by the persons responsible therefor.

That in itself does not imply that in putting forward this Bill the government of Canada expected to be able to collect countless millions in the case of a disaster involving a major tanker. But it does make clear, as I read it, the idea that the owners of vessels involved in difficulties should not be encouraged simply to abandon them to the efforts of a government and the expenditure of a public treasury to take care of the situation.

I have been reading Mr. Macgillivray's comment in the other place. Presumably the government had given some consideration to this matter before 495D was put forward. Al-

• 1645

though he said he was under instructions not to raise any objection to the action of the other place, he also makes it clear that the Minister was not proposing, or suggesting, that the amendment be deleted.

I feel that this Committee, lacking any other immediate action could best register its concern—I am not saying we would necessarily cause a further international flurry—by saying that we recognize the value of 495D.

I wish to move that Section 495D be reinserted in the Bill.

Mr. Allmand: Mr. Chairman, I want to discuss the point just raised by Mr. Barnett.

I did not know, until this afternoon and got to this clause, Mr. Chairman and Mr. Barnett, that a section had been knocked out in the Senate.

It seems to me to have been a good section. My only difficulty is that I do not have the proceedings of the Senate before me, nor do I have the wording of 495D. Under the new rules we can move on the report stage that sections be put back in when the Bill is reported back.

I think perhaps we should consult with the Minister. Of course, Mr. Barnett's party could move it, but I suggest that that might be the best way of doing it. We do not have the wording of the amendment, now do we have

[Interpretation]

et les sous-entendus que certains y relèvent, je crois que l'on dit très clairement que

l'article 495 (d) prévoit que les frais encourus par la Couronne pour empêcher la pollution des eaux canadiennes par les marchandises ou le combustible d'un bâtiment et pour nettoyer tout bien souillé par cette pollution constitueront une dette due à la Couronne par les personnes responsables de cet état de choses.

Cela n'indique pas que le gouvernement du Canada, en présentant ce bill, s'attend à collecter des millions et des millions dans le cas d'un désastre majeur où un grand pétrolier est en cause. Mais on dit clairement, à mon sens, que les armateurs des bâtiments qui se trouvent dans une situation difficile ne l'abandonnent pas simplement au gouvernement et au Trésor pour régler la situation.

Je lisais le commentaire que M. Macgillivray a fait au Sénat. Le gouvernement avait probablement étudié cela avant que l'on présente l'article 495 (d). Bien qu'on lui avait dit

de ne pas soulever d'objections concernant les mesures prises par le Sénat, il a aussi dit clairement que le ministre ne suggère pas que l'amendement soit supprimé.

Je crois que ce Comité pourrait, faute d'autres moyens, faire valoir sa préoccupation, et nous ne voulons pas créer d'autres remous internationaux, en disant que nous reconnaissons la valeur de l'article 495 (d).

Je voudrais proposer que cet article 495 (d) soit réinséré dans le bill.

M. Allmand: Je voudrais faire quelques commentaires sur ce que monsieur Barnett vient de dire. Je ne savais pas, avant cet après-midi, jusqu'à ce que nous soyons arrivés à cet article, monsieur Barnett et monsieur le président, qu'on avait éliminé un article au Sénat.

Il me semble que c'était un bon article; la seule difficulté c'est que je n'ai pas le compte rendu des débats du Sénat, ni le libellé de l'article 495 (d). D'après le nouveau règlement nous pouvons proposer à l'étape du rapport que des articles soient réinsérés.

Je crois que nous devrions consulter le ministre. Peut-être que le parti de monsieur Barnett pourrait faire cette motion. Ce sera peut-être la meilleure façon de le faire étant donné que nous n'avons pas le libellé de cet

[Texte]

the proceedings of the Senate to examine why they knocked it out. I would like to read that.

I was surprised to see that they had knocked out that section against the Minister's wishes. I would like to read their reasons for so doing.

Would you mind moving your amendment at the report stage? Perhaps we might get the Minister to do it, if we can see him. I cannot deal with it now because I do not even have the wording of 495D.

Mr. Barnett: Mr. Chairman, that might possibly be the procedure.

I would also like to suggest, for the consideration of the Committee, that, relative to some of the objections and suggestions, some consideration be given to the progress of international deliberations, which might also be taken into account if there was an amendment to Clause 28 of the Bill, which deals with its coming into force; and to leave 495D in the hands of the Governor in Council, to be fixed by proclamation. This would have the effect of not making the section immediately operative, but it would be a clear indication to the industry and to other maritime nations that Canada was quite serious about effective action being taken to deal with this situation. Perhaps those two ideas put together might be considered.

I do not want to put this forward in any partisan spirit, because I feel that all members of the Committee recognize it to be a serious problem. The fact that this proposal was in the original draft of the bill indicates that the Minister of Transport was convinced

• 1650

that it was a serious problem. If the members of the Committee were prepared to give some consideration to that idea, and possibly draw it to the attention of the Minister, it might be that we could reach some understanding for dealing with it at the report stage.

The Chairman: Mr. Barnett, I think Mr. Allmand's suggestion was a fairly good one. Do you not feel that we could wait, and that if you have an amendment you could make it in the House? Perhaps the Minister himself would agree to make this amendment in the House.

Mr. Barnett: I would be prepared to withdraw a formal amendment at this time if we can have that kind of understanding about it.

Mr. Allmand: I will see the Minister about it. As I say, I was taken by surprise here. I

[Interprétation]

amendement ni le compte rendu des débats du Sénat afin de savoir pourquoi on l'a enlevé. J'aimerais lire tout cela.

A vrai dire, j'étais très surpris de voir qu'on avait enlevé cet article contre le gré du ministre. J'aimerais savoir quelles en sont les raisons. Est-ce que vous ne pourriez pas proposer votre amendement à l'étape du rapport? Peut-être que nous pourrions demander au ministre de proposer l'amendement à l'étape du rapport. Mais je ne saurais régler cette question car je n'ai même pas le libellé de l'article 495 (d).

M. Barnett: C'est une possibilité de procédure, monsieur le président.

J'aimerais aussi proposer au Comité qu'on tienne compte, à l'égard de certaines des objections et des suggestions, des progrès des délibérations internationales, dont on pourrait peut-être tenir compte également s'il y avait un amendement à l'article 28 du bill, concernant la mise en vigueur. On pourrait laisser la question de la proclamation du 495 (d) entre les mains du gouverneur en conseil. Cet article ne deviendrait donc pas en vigueur immédiatement, mais ce sera une indication claire à l'industrie et à d'autres pays maritimes que le Canada est prêt à prendre des mesures efficaces très sérieuses pour résoudre cette situation. Et je me demande si on ne pourrait pas prendre ces deux idées en considération.

Je ne voudrais pas parler d'une façon partisane parce que je crois que tous les membres se rendent compte de la gravité du problème. Le fait que cette proposition figurait dans le texte initial indique que le ministère des Transports était convaincu de la gravité du

problème. Si les membres du comité sont prêts à étudier cette idée, et peut-être y attirer l'attention du ministre, nous pourrions peut-être nous mettre d'accord pour procéder de la sorte à l'étape du rapport.

Le président: Je crois que la suggestion de monsieur Allmand était assez bonne. Ne pensez-vous pas que l'on pourrait attendre et formuler l'amendement à la Chambre. Peut-être que le ministre serait d'accord pour le faire lui-même.

M. Barnett: Je serais prêt à retirer mon amendement à ce stade, si nous étions d'accord pour agir ainsi.

M. Allmand: Je verrai le ministre moi-même à ce sujet. Je dois dire que j'ai été pris

[Text]

did not know that this had been knocked out in the Senate.

I know we can make amendments at the report stage. As a matter of fact, we can make the same kind of amendment there that we can here, during the debate on the report stage, or during the period that we can put in the amendment. I think we have 48 hours within which to put in an amendment when we report scientific amendments. We could either do it then, or could have consultations to see what the Minister's reaction is on it. But I am afraid that without reading that part you have from the Senate I would not be prepared to vote for it this afternoon because I just do not know enough about it.

Mr. Skoberg: Mr. Chairman, I would far rather see this Committee come in with amendments to anything that is being referred to us than to have to do it in the House. I am just wondering whether or not there is any urgency in completing this Bill today. It may be that by our next committee sitting further consultation would have taken place and we could look it over and possibly have this Committee bring in any type of amendment that would be necessary.

The Chairman: Mr. Skoberg, Mr. Macgillivray has a word that may help the Committee.

Mr. Macgillivray: As I understand it, Mr. Chairman, there are two objectives here, one of which is to let the rest of the world know that we are serious about this. I think from the nature of the disturbance we caused when we had the Bill introduced into Parliament in the first place, other nations are conscious of the attitude of Canada on this matter and the serious way in which we regard it.

After all the international meeting on this is only five months away and my own inclination would be that it would be better to wait and see what comes out of that. Certainly in the international discussions we are making a very strong argument in favour of protection of the people who are going to be damaged by these large tankers.

Mr. Chairman, one of the potential witnesses sitting in the background has told me that he would want to be called before the Committee if there was any intention of reinstating Clause 495D into the Bill.

Mr. Allmand: Further things occur to me as we discuss this and maybe you will have to get a ruling. I know at the committee stage we can knock out complete sections of a bill that are before us and we can change those sections, but I am wondering if we can put in an entirely new section. In other words, if we have a bill with 20 sections in it presented to

[Interpretation]

par surprise. Je ne savais même pas que cet article avait été éliminé au Sénat. Je sais que nous pouvons faire des amendements à l'étape du rapport. De fait, on peut y faire le même genre d'amendements qu'ici, au cours du débat à l'étape du rapport, ou durant la période prévue pour proposer les amendements. On a 48 heures pour proposer un amendement lorsque nous faisons rapport d'amendements précis. Nous pourrions le faire à ce moment là ou avoir des consultations pour voir les réactions du ministre. Mais je voudrais dire que sans lire cette partie que vous avez du Sénat, je ne serais pas prêt à voter cet après-midi sur le sujet. Je n'en sait pas assez long sur la question.

M. Skoberg: Monsieur le président, j'aimerais mieux que ce comité propose des amendements que d'attendre à ce que cela se fasse à la Chambre. Est-ce qu'il est absolument urgent de terminer ce bill aujourd'hui? D'ici à la prochaine réunion du Comité, nous aurons peut-être eu des consultations nécessaires, et le Comité pourrait peut-être formuler les amendements nécessaires.

Le président: Je crois que M. Macgillivray a quelque chose à nous dire.

M. Macgillivray: Si je comprends bien il y a deux objectifs ici. L'un est de faire savoir au reste du monde que nous sommes sérieux en la matière et d'après la nature des remous que nous avons causés lorsque nous avons présenté ce bill au Parlement pour la première fois, je crois que les autres pays sont conscients de l'attitude du Canada en ce qui concerne cette question.

La réunion internationale à ce sujet n'aura lieu que dans 5 mois, après tout. J'aurais tendance à penser qu'il vaudrait mieux attendre et voir ce qui sortira de cette réunion. Lors d'une discussion internationale nous avançons des arguments très puissants en vue de la protection de ceux qui vont subir des dommages de la part de ces grands pétroliers. Monsieur le président, l'un des témoins éventuels à l'arrière-plan m'a dit qu'il aimerait bien être convoqué au Comité si on avait l'intention de réinstaurer l'article 495D dans ce bill.

M. Allmand: D'autres choses me viennent à l'esprit au terme de ce que nous discutons, peut-être devrions-nous nous prononcer à ce sujet. A l'étape du Comité, nous pouvons éliminer des articles complets du bill qui nous est soumis et nous pouvons modifier ces articles. Mais je me demande si on peut ajouter cinq ou six articles? Si on a un bill de 20

[Texte]

us, can we add another five or six sections? I do not know that, and I raise this as a point of order.

The Chairman: I think we have the right to do this, Mr. Allmand. That is what the committee is for.

Mr. Allmand: Do you mean to say that we can add any sections to this Bill dealing with the Canada Shipping Act.

The Chairman: Yes.

Mr. Allmand: Well, if you say so. The reason I raise that is that in the same discussions on the Criminal Code—and I do not want to be too aggressive on this—I can remember a ruling was made by the speaker in which he said that in bills amending laws which are in existence all you could do was amend the sections of the bill as such—in other words you could not put new sections into a bill. I would suggest that you take this under délibéré, if there is an amendment today, because I have grave doubts whether you can put in complete new sections. As a matter of fact, the more I think about it I can remember two or three people tried to put in new sections and the speaker ruled them out of order. So maybe we should delay the passage of this Bill today, maybe stand this section if somebody wants to amend it, or wait until we get to the report stage in the House.

• 1655

The Chairman: I do not see why we could not wait to make the amendment in the House, Mr. Barnett. It would have exactly the same end result. You could maybe have a word with the Minister to see what he would have to say. Maybe he might make the motion himself.

Mr. Skoberg: Mr. Chairman, I think it is very important that if we do have witnesses who are very concerned about this particular section that we do give them the opportunity to be heard. I would not want to cut off any witness wishing to appear before this Committee.

Mr. Barnett: I wonder, Mr. Chairman, if we could agree to let Clauses 24 and 28 stand, deal with the other clauses of the Bill and then perhaps meet again to deal with the subject matter of Clause 24.

The Chairman: I am in the hands of the Committee. There are only four more items. I think if we are going to postpone consideration we might as well leave these four items until we come back.

[Interprétation]

articles, est-ce que l'on peut y ajouter 5 ou 6 articles?

Le président: Je crois que nous en avons le droit, monsieur Allmand. C'est pour cela que nous sommes ici.

M. Allmand: Vous voulez dire qu'on peut ajouter n'importe quel article au projet de loi complétant la Loi sur la Marine marchande au Canada.

Le président: Oui.

M. Allmand: Je sais qu'en ce qui concerne le Code criminel, nous avons les mêmes discussions. Je ne voudrais pas être trop agressif mais je me souviens d'une décision de l'orateur qui a dit que dans des bills qui modifient des lois existantes, tout ce que l'on peut faire, c'est de modifier les sections du bill en tant que tel. Vous ne pourriez pas ajouter de nouveaux articles. Je suggère que vous preniez cela en délibéré s'il y a des modifications aujourd'hui, car je doute fort que cela puisse se faire. Je me rappelle que plusieurs personnes ont essayé d'insérer des modifications de nouveaux articles et leur position n'a pas été considérée comme recevable. Donc, je pense que l'on devrait retarder l'adoption de ce projet de loi ou réserver cet article et attendre et formuler l'amendement en Chambre.

Le président: Je ne vois pas la raison pour laquelle nous ne pourrions pas attendre et formuler l'amendement en Chambre. Cela reviendrait au même. Vous pourriez avoir un mot avec le ministre, voir ce qu'il a à dire, peut-être présenterait-il la motion lui-même.

M. Skoberg: Monsieur le président, je pense que s'il y a des témoins qui sont spécialement intéressés à cet article nous devrions leur donner la chance d'être entendus. Je ne voudrais empêcher aucun témoin de venir ici.

M. Barnett: Je me demande, monsieur le président, si nous ne pourrions pas laisser à plus tard l'étude des articles 24 et 28 pour discuter de la disposition 24.

Le président: Si c'est ce que vous souhaitez, je suis entre vos mains. Il ne nous reste plus que quatre points et laissons-les de côté aussi.

[Text]

Mr. Allmand: Why not deal with the other items and leave Clause 24?

Mr. Barnett: This was my suggestion.

Mr. Allmand: At least we would get the rest of the way.

Mr. Barnett: We do not know of course whether other members of the Committee want to raise points on the others.

Clause 24 stood.

Clauses 25 to 27 inclusive agreed to.

The Chairman: Clause 23?

Mr. Mather: I suggest that we also stand Clause 28.

Clause 28 stood.

Mr. Allmand: Mr. Chairman, since we are going to stand these two clauses maybe you could inquire from somebody on the point of order that I raised. These are just doubts in my mind. I just want to see us do the right thing. Maybe the next day when we return to discuss Clauses 24 and 28...

The Chairman: Mr. Allmand, I will ask the Clerk to read Section 75 of the Standing Orders.

Would you read it, Mr. Normand?

Clerk of the Committee:
Section 75.

(5) If, not later than twenty-four hours prior to the consideration of a report stage, written notice is given of any motion to amend, delete, insert or restore any clause in a bill, it shall be printed on a notice paper.

Mr. Allmand: You are discussing that rule which deals with the report stage?

Clerk of the Committee: This is right.

Mr. Allmand: I was referring to amendments made in Committee here. Anyway, it might help to inquire. That particular Standing Order is on the report stage. I know on the report stage the Speaker ruled out amendments dealing with the Criminal Code that were to add sections. As a matter of fact, I can remember two of Mrs. MacInnis' that he ruled out. I would just like to have a clarification on this.

Mr. Barnett: I feel sure, Mr. Chairman, that I can recall many occasions when amendments have been moved in Committee. Sometimes they have been carried and sometimes they have been defeated. I know there have been times for example when some member of a

[Interpretation]

M. Allmand: Pourquoi ne pas traiter d'une autre question et laisser l'article 24?

M. Barnett: C'était ma suggestion.

M. Allmand: Du moins nous terminerions l'étude d'autres questions.

M. Barnett: Nous ne savons pas si d'autres membres du Comité voudraient poser des questions sur les autres sujets.

L'article 24 est réservé.

Les articles 25 à 27 inclusivement sont adoptés.

Le président: Article 28.

M. Mather: Je suggère que nous réservions l'article 28.

L'article 28 est réservé.

M. Allmand: Monsieur le président, comme nous allons réserver ces deux articles, vous pourriez peut-être demander ce qu'il en est de la question relative au règlement que j'ai invoquée. Je voudrais savoir si j'ai raison ou non. Peut-être que lorsque nous reviendrons pour étudier les articles 24 et 28, vous pourriez me donner une réponse.

Le président: Si vous me le permettez, je demanderais au greffier de lire l'article 75, du Règlement. Voudriez-vous nous le lire, Monsieur Normand?

Le greffier du Comité:

(5) Si, au plus tard vingt-quatre heures avant l'étude concernant l'étape du rapport, avis par écrit est donné d'une motion tendant à modifier, biffer, insérer ou rétablir un article d'un bill, la motion doit figurer sur un feuillet des avis.

M. Allmand: Discutez-vous de l'étape des rapports?

Le greffier du Comité: Oui.

M. Allmand: Mais, moi je parlais d'amendements présentés au Comité. Il faudrait se renseigner. Ce règlement est à l'étape du rapport. Je sais que l'orateur avait écarté des amendements au code criminel. Il s'agissait dans ce cas d'ajouter des amendements. Je pense que dans ce cas, il s'agissait de M^{me} MacInnis. Je voudrais tout simplement qu'on m'explique cet article du Règlement.

M. Barnett: Je me souviens de bien des cas, lorsque des amendements étaient proposés en Comité. Parfois, ils sont adoptés, parfois, ils sont rejetés, mais je sais que parfois on a proposé des amendements au nom d'un ministre et qu'ils ont été adoptés.

[Texte]

committee on behalf of a minister has moved an amendment which passed.

Mr. Allmand: But was this to add a section, Mr. Barnett?

You see, we did not knock it out; it was knocked out in the other place.

Mr. Barnett: I think amendments would have to be within the general scope of the bill.

Mr. Allmand: Right.

Mr. Barnett: This is my understanding.

• 1600

Mr. Givens: Mr. Chairman, I am not sure I understand this correctly. I understand that the probable reason this was omitted was because of this international conference that is to take place.

The Chairman: That is exactly it.

Mr. Givens: So this is not entirely a sort of domestic issue where we make an amendment on the basis of what we think is right.

Under those circumstances, Mr. Chairman, I do not think that adopting the posture of showing the world is one that we should adopt at this time if the conference is going to take place in the fall, and that this can await the decision of that conference. I do not think that being abrasive about it is the kind of policy that Canada should follow. As this conference will be taking place in the very near future, we will know what the results will be and then we can make whatever changes we want. However, to adopt the attitude of "we are going to show them," is wrong. We receive enough criticism throughout the world and this added abrasion, with respect to his particular matter, is not the sort of thing that will help us with the other nations that are concerned. Consequently, Mr. Chairman, I would be prepared to vote now, and if the honourable gentlemen opposite to me want to move the motion in the House, then that is up to them.

The Chairman: Do you want to make your motion now, Mr. Barnett?

Mr. Barnett: Mr. Chairman, I thought that we had already agreed to allow Clauses 24 and 28 to stand. The Committee had already decided that. In other words, as that is the case, they are not before us at the moment.

Mr. Allmand: I would personally like to read the proceedings in the Senate and discuss it with the Minister.

[Interprétation]

M. Allmand: Mais s'agissait-il d'ajouter un article?

M. Barnett: Je pense que les amendements doivent se rapporter au bill. . .

M. Allmand: Oui.

M. Barnett: Du moins de façon générale.

M. Givens: Je ne sais pas si je comprends très bien, monsieur le président. A mon avis, on a fait cette omission à cause de la conférence internationale qui aura lieu l'automne prochain.

Le président: Exactement.

M. Givens: Alors ici, s'il s'agit d'une question d'intérêt national, on peut présenter un amendement et dans ce cas, monsieur le président, je ne pense pas qu'il faut adopter cette attitude si la conférence a lieu. Comme la conférence aura lieu sous peu, nous connaissons les résultats et ensuite nous pourrions présenter les motions qui nous plaisent. Mais, si nous nous disons: «eh bien, maintenant, nous allons leur montrer comment faire», je pense que nous sommes assez critiqués et cette attitude ne me semble pas excellente dans ce cas-ci. Cela ne nous rendra pas plus sympathiques aux autres pays membres de la conférence. Si l'on veut présenter la motion à la Chambre, eh bien je suis d'accord.

Le président: Voulez-vous présenter votre motion maintenant, monsieur Barnett?

M. Barnett: Non, je pensais que nous étions déjà d'accord pour réserver les articles 25 et 28. C'était déjà décidé. Alors, nous ne présenterons pas le rapport maintenant.

M. Allmand: Je voudrais lire le compte rendu au Sénat et en discuter avec le ministre.

[Text]

Mr. Barnett: I may say that my reading of what occurred in the other place is not complete, by my impression from what I have read is that the main question was not one of being abrasive in the international field but that their honours in the other place listened to some representations that were made by the insurance industry.

Mr. Skoberg: Mr. Chairman, could I move that, if in the event we can discuss this Section 495, that we call the witnesses who were in the other place in order to have the full picture before we vote on that?

The Chairman: We cannot call a witness unless we know what we are calling him for, Mr. Skoberg.

Mr. Skoberg: I just said what we were calling him for, Mr. Chairman—Section 495. In the event we find that we have not the right to move an amendment, well then—

Mr. Allmand: I would agree with Mr. Skoberg. If we had the right to replace 495D we should call the witnesses for another meeting.

The Chairman: We will postpone this matter until a later meeting.

The meeting is adjourned.

[Interpretation]

M. Barnett: Je ne sais pas trop ce qui s'est passé ailleurs, mais d'après ce que j'ai lu, la question ne semblait pas toucher le domaine international. Cependant, des compagnies d'assurance ont fait des démarches qui ont été bien reçues.

M. Skoberg: Monsieur le président, si nous pouvons discuter cet article 495 aujourd'hui, nous pourrions convoquer les témoins qui ont témoigné au Sénat afin d'avoir toutes les données avant de voter.

Le président: Si nous convoquons des témoins il faut savoir pourquoi.

M. Skoberg: Eh bien, nous les convoquons pour discuter l'article 495-d). Si nous ne pouvons présenter un amendement, eh bien alors...

M. Allmand: Je suis d'accord avec M. Skoberg. Si nous pouvons ajouter 495-d) nous devrions convoquer les témoins pour une réunion subséquente.

Le président: Nous allons remettre cette question à plus tard.

La séance est levée.

OFFICIAL BILINGUAL ISSUE

FASCICULE BILINGUE OFFICIEL

HOUSE OF COMMONS

CHAMBRE DES COMMUNES

First Session

Première session de la

Twenty-eighth Parliament, 1968-69

vingt-huitième législature, 1968-1969

STANDING COMMITTEE

COMITÉ PERMANENT

ON

DES

TRANSPORT
AND COMMUNICATIONS

TRANSPORTS
ET DES COMMUNICATIONS

Chairman

H.-Pit Lessard

Président

MINUTES OF PROCEEDINGS
AND EVIDENCE

PROCÈS-VERBAUX ET
TÉMOIGNAGES

LIBRARY

No. 27

JUL - 7 1969

JUNE 5, 1969

LE 5 JUIN 1969

Respecting

Concernant

Bill S-23, An Act to amend the Canada Shipping Act.

Bill S-23, Loi modifiant la Loi sur la marine marchande du Canada.

Bill S-31, An Act respecting Canadian Pacific Railway Company.

Bill S-31, Loi concernant la compagnie du Chemin de fer Canadien du Pacifique.

WITNESSES—TÉMOINS

(See Minutes of Proceedings)

(Voir le procès-verbal)

STANDING COMMITTEE ON
TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

COMITÉ PERMANENT DES
TRANSPORTS ET DES
COMMUNICATIONS

Chairman
Vice-Chairman

and Messrs.

M. H.-Pit Lessard

² Mr. Pat Mahoney

Président

Vice-président

et MM.

Allmand,
Barnett,
³ Crossman,
Forget,
Givens,
Godin,
Howe,

Nesbitt,
Nowlan,
Osler,
Peddle,
Pringle,
Portelance,
¹ Rose,

⁴ Stewart (Marquette),
Thomas (Moncton),
Trudel,
Turner
(London East)—(20)

(Quorum 11)

Le secrétaire du Comité,
Robert Normand,
Clerk of the Committee.

Pursuant to Standing Order 65 (4) (b)

Suivant l'article 65 (4) b) du Règlement.

¹ Replaced Mr. Skoberg, on June 4, 1969.

¹ Remplace M. Skoberg, le 4 juin 1969.

² Replaced Mr. Corbin, on June 4, 1969.

² Remplace M. Corbin, le 4 juin 1969.

³ Replaced Mr. Rock, on June 4, 1969.

³ Remplace M. Rock, le 4 juin 1969.

⁴ Replaced Mr. McGrath, on June 4, 1969.

⁴ Remplace M. McGrath, le 4 juin 1969.

ORDER OF REFERENCE

HOUSE OF COMMONS,
FRIDAY, May 23, 1969.

Ordered,—That Bill S-31, An Act respecting Canadian Pacific Railway Company be referred to the Standing Committee on Transport and Communications.

ATTEST:

ORDRE DE RENVOI

Chambre des communes
Le VENDREDI 23 mai 1969.

Il est ordonné,—Que le Bill S-31, Loi concernant la Compagnie du Chemin de fer Canadien du Pacifique, soit déferé au comité permanent des transports et des communications.

ATTESTÉ:

Le Greffier de la Chambre des communes,
ALISTAIR FRASER
The Clerk of the House of Commons.

REPORTS TO THE HOUSE

JUNE 9, 1969.

The Standing Committee on Transport and Communications has the honour to present its

TENTH REPORT

Pursuant to the Order of Reference dated May 23, 1969, your Committee has considered Bill S-31, An Act respecting Canadian Pacific Railway Company and has agreed to report it without amendment.

A copy of the Minutes of Proceedings and Evidence relating to this Bill (*Issue No. 27*) is tabled.

JUNE 9, 1969.

The Standing Committee on Transport and Communications has the honour to present its

ELEVENTH REPORT

Pursuant to the Order or Reference dated May 27, 1969, your Committee has considered Bill S-23, An Act to amend the Canada Shipping Act and has agreed to report it without amendment.

A copy of the Minutes of Proceedings and Evidence relating to this Bill (*Issues Nos. 26 and 27*) is tabled.

Respectfully submitted,

Le président,
H.-PIT LESSARD
Chairman.

RAPPORTS À LA CHAMBRE

Le 9 JUIN 1969.

Le Comité permanent des transports et des communications a l'honneur de présenter son

DIXIÈME RAPPORT

Conformément à l'ordre de renvoi daté le 23 mai 1969, le Comité a étudié le Bill S-31, Loi concernant la Compagnie du Chemin de fer Canadien du Pacifique, et est convenu d'en faire rapport sans modification.

Un exemplaire des procès-verbaux et témoignages relatifs à ce Bill (*fascicule n° 27*) est déposé.

Le 9 JUIN 1969.

Le Comité permanent des transports et des communications a l'honneur de présenter son

ONZIÈME RAPPORT

Conformément à l'ordre de renvoi daté le 27 mai 1969, le Comité a étudié le Bill S-23, Loi modifiant la Loi sur la marine marchande du Canada, et est convenu d'en faire rapport sans modification.

Un exemplaire des procès-verbaux et témoignages relatifs à ce Bill (*fascicules n°s 26 et 27*) est déposé.

Respectueusement soumis,

Text]

MINUTES OF PROCEEDINGS

THURSDAY, June 5, 1969.

(49)

The Standing Committee on Transport and Communications met this day at 11:00 a.m. The Chairman, Mr. H. Pit Lessard, presided.

Members present: Messrs. Allmand, Barnett, Crossman, Forget, Givens, Howe, Lessard (*La Salle*), Mahoney, Nesbitt, Portelance, Rose, Stewart (*Marquette*), Thomas (*Moncton*), Trudel, Turner (*London East*) (15).

Also present: Messrs. Clermont, Mongrain.

Witnesses:

A) *Bill S-23: From the Department of Transport:* Mr. J. Fortier, Director, Legal Services and Counsel.

B) *Bill S-31:* Mr. Gregory J. Gorman, Q.C., Parliamentary Agent; *From the Canadian Pacific Railway Company:* Messrs. J. E. Paradis, Senior Solicitor; J. Sherrington, Engineer—Special projects—Pacific Region; W. Miller, Personnel Manager—Pricing; R. S. Allison, Regional Manager—Operations and Maintenance, Pacific Region; and *From Fording Coal Limited:* Mr. R. M. Porter, President.

The Committee resumed consideration of Bill S-23, An Act to amend the Canada Shipping Act.

After discussion, Clauses 24 and 28 severally carried.

The Title and the Bill severally carried and it was moved by Mr. Nesbitt,

Resolved,—That the Chairman be authorized to report Bill S-23 without amendment.

The Committee then proceeded to the consideration of Bill S-31, An Act respecting the Canadian Pacific Railway Company.

(Traduction)

PROCÈS-VERBAL

Le JEUDI 5 juin 1969.

(49)

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit ce matin à 11 h., sous la présidence de M. H.-Pit Lessard, président.

Présents: MM. Allmand, Barnett, Crossman, Forget, Givens, Howe, Lessard (*La Salle*), Mahoney, Nesbitt, Portelance, Rose, Stewart (*Marquette*), Thomas (*Moncton*), Trudel, Turner (*London East*)—(15).

De même que: MM. Clermont et Mongrain.

Témoins:

A) *Bill S-23: Du ministère des Transports:* M. J. Fortier, directeur du Contentieux et avocat-conseil.

B) *Bill S-31:* M. Gregory J. Gorman, c.r., agent parlementaire. *De la Compagnie du Chemin de fer Canadien du Pacifique:* MM. J. E. Paradis, conseiller juridique senior; J. Sherrington, ingénieur—Projets spéciaux, région du Pacifique; W. Miller, directeur du personnel—Prix; R. S. Allison, directeur régional—Exploitation et entretien, région du Pacifique. *De la Fording Coal Limited:* M. R. M. Porter, président.

Le Comité reprend l'examen du Bill S-23, Loi modifiant la Loi sur la marine marchande du Canada.

Après débat, les articles 24 et 28 sont adoptés séparément.

Le titre et le Bill sont adoptés séparément, et, sur la proposition de M. Nesbitt,

Il est convenu—Que le président soit autorisé à faire rapport du Bill S-23 sans amendement.

Le Comité passe ensuite à l'examen du Bill S-31, Loi concernant la Compagnie du Chemin de fer Canadien du Pacifique.

The Chairman introduced the Parliamentary Agent and the Senior Solicitor from the Canadian Pacific Railway Company who in turn introduced officials from his Company.

It was agreed that the following plans be distributed to members of the Committee:

PLAN A Proposed 34.0 Mile Branch line—Mile 17.3 Cranbrook subdivision.

PLAN B Proposed Rail Route to Roberts Bank.

On "PREAMBLE" Mr. Paradis, at the request of the Chairman, made a brief statement explaining the Bill. He was then questioned by members of the Committee, assisted by officials of the Company.

Clauses 1, 2, 3 and 4 severally carried.

The preamble, the title and the Bill were respectively carried and the Chairman was authorized to report the Bill without amendment.

It was then agreed that questions be allowed on Clause 3 of the Bill.

The Committee then proceeded to the election of a Vice-Chairman.

It was moved by Mr. Trudel, seconded by Mr. Allmand, and

Resolved,—That Mr. Pat Mahoney be elected Vice-Chairman of this Committee.

It was then moved by Mr. Turner (*London East*), seconded by Mr. Portelance, and

Resolved,—That nominations be closed.

The Chairman then declared Mr. Mahoney elected Vice-Chairman of this Committee.

At 12:20 p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

Le président présente l'agent parlementaire et le conseiller juridique senior de la Compagnie du Chemin de fer Canadien du Pacifique, et, à son tour, ce dernier présente les représentants de sa Compagnie.

Il est décidé que les plans suivants soient distribués aux membres du Comité:

PLAN A Ligne ferroviaire de 34 milles prévue—embranchement au 17.3^e mille de la subdivision de Cranbrook.

PLAN B Ligne ferroviaire prévue jusqu'à Roberts Bank.

Au sujet du «PREAMBULE», M. Paradis fait, à la demande du président, un bref exposé au cours duquel il explique le Bill. Il répond ensuite, avec l'aide des représentants de la Compagnie, aux questions du Comité.

Les articles 1, 2, 3 et 4 sont adoptés séparément.

Le préambule, le titre et le Bill sont respectivement adoptés, et le président est autorisé à faire rapport du Bill sans amendement.

On décide alors d'autoriser des questions sur l'article 3 du Bill.

Le Comité procède ensuite à l'élection d'un vice-président.

Sur la proposition de M. Trudel, appuyé par M. Allmand,

Il est convenu—Que M. Pat Mahoney soit élu vice-président du Comité.

Puis, sur la proposition de M. Turner (*London East*), appuyé par M. Portelance,

Il est convenu—Que les nominations soient closes.

Le président déclare alors M. Mahoney élu vice-président du Comité.

A midi 20, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le secrétaire du Comité,
Robert Normand,
Clerk of the Committee.

[Texte]

[Interprétation]

EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

Thursday, June 5, 1969

• 1107

The Chairman: Gentlemen, I see a quorum.

From the day before yesterday we have two clauses left on Bill No. S-23, An Act to amend the Canada Shipping Act. They are Clauses 24 and 28. There was an agreement yesterday amongst the parties that we could bring forward the two motions this morning. Mr. Howe do you have a word to say on this?

Mr. Howe: No, I was not going to say anything on that. However, I was going to say, Mr. Chairman, in view of what happened last week and in view of the fact that they are on another Senate Bill, I think it would be very useful to members of the Committee if at the time these are being presented the Clerk could send us a copy of the Senate Committee discussions so it will be fresh in our minds. You come down here with a Senate Bill and you do not have all the Senate minutes, but if it is sent to you at the time the notice is sent, then you go into the subject and have time probably at that moment to read about what has gone on in the Senate. This would give us a better background for discussion here. I think it would be a good idea.

The Chairman: It is a wonderful idea, Mr. Howe.

Mr. Trudel: A very good idea.

The Chairman: Mr. Barnett, we are now on the two clauses that were left from last Tuesday, Clauses 24 and 28. The steering committee met yesterday, Mr. Skoberg, Mr. Nesbitt and three other members, and I think the agreement was that we could bring those two clauses back this morning. Do you have anything to say on this, Mr. Barnett?

Mr. Barnett: I am a little puzzled, Mr. Chairman, because according to the notice I got the Committee was meeting only at 3:30 this afternoon. I just a few moments ago discovered that there was a morning meeting.

The Chairman: You are advised...

TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

Le jeudi 5 juin 1969

Le président: Messieurs, nous avons le quorum.

De la séance de mardi, il nous reste deux articles du projet de loi S-23, qui est en vue de modifier la Loi sur la marine marchande du Canada. Ce sont les articles 24 et 28 que nous avions réservés. Hier, nous avons conclu une entente entre les partis pour reprendre ces deux articles ce matin. Monsieur Howe, avez-vous quelque chose à dire à ce sujet?

M. Howe: Non, je n'avais rien à dire, à ce sujet. Toutefois, monsieur le président, j'aimais dire qu'à la suite de ce qui s'est passé la semaine dernière et étant donné que les membres du Comité étudient un autre projet de loi du Sénat, je pense qu'il leur serait très utile si le secrétaire, au moment de la présentation de ces projets, pouvait nous envoyer une copie des délibérations du Comité du Sénat pour que nous ayons tout cela bien frais à l'esprit. Nous arrivons ici avec un projet de loi du Sénat, nous n'avons pas tous les comptes rendus du Sénat, mais s'ils nous sont envoyés en même temps que l'avis de la réunion, nous aurions alors le temps de les lire et de savoir ce qui s'est passé au Sénat. Cela nous donnerait un meilleur fond pour la discussion. Je pense que ce serait une idée heureuse.

Le président: C'est une merveilleuse idée, monsieur Howe.

M. Trudel: C'est une excellente idée.

Le président: Monsieur Barnett, nous en sommes à présent aux deux articles, les articles 24 et 28, qui ont été réservés l'autre jour. Le comité directeur s'est réuni hier, M. Skoberg, M. Nesbitt et trois autres membres du comité, et je pense que nous avons convenu de ramener ces deux questions ce matin. Monsieur Barnett, avez-vous quelque chose à dire à ce sujet.

M. Barnett: Je ne sais pas trop, monsieur le président, car dans l'avis que j'ai reçu, le Comité ne devait se réunir que cet après-midi, à 3 h. 30. Je viens seulement d'apprendre qu'il y a une réunion ce matin.

Le président: Vous êtes informés...

[Text]

Mr. Barnett: Either by mail or by telephone.

The Chairman: I think everyone had a notice, Mr. Barnett. It says 11 o'clock.

Mr. Barnett: However, that is beside the point except that I want to let you know I am a little surprised that we are on this subject matter this morning. I thought we were meeting today only on the railway bill. Has Mr. Rose been here?

The Chairman: I beg your pardon?

Mr. Barnett: Has Mr. Rose been here?

The Chairman: Mr. Rose was here, but he left.

• 1100

Mr. Barnett: I do not know, that it is a matter of great moment when we deal with this matter.

The Chairman: I think you spoke to Mr. Jamieson last night.

Mr. Barnett: I had some discussion with the Minister on the subject matter of the clauses that were stood. I am concerned about the matters that were raised and discussed when we had the clauses under discussion. Some were allowed to stand at the last Committee meeting.

I think, sir, they are important. I had hoped that, perhaps, we could have reached some understanding that we could reinstate, partially at least, the provisions of Section 495D which was deleted by their honours in the other place. As you will note, it was divided into three subsections, (a), (b) and (c). It seemed to me the questions that were raised in regard to the problems of unlimited liability largely centred on the provisions of subsection (c) of 495D. Subsections (a) and (b), if I read them correctly, provide really only for the recovery by the Crown of the direct cost involved in taking action to prevent pollution resulting from a cargo. The concern I have is that if we pass this Bill as it stands, without any of the subject matter of 495D, that, in effect, what we are doing is extending an open invitation to the owners or operators of a vessel or the owners of a cargo to wash their hands of any responsibility if an incident occurs which does or can result in pollution. I do not think this would be a desirable state of affairs.

You may recall that I mentioned two examples of which I had some knowledge where there had been pollution from oil on the western sea coast. One was the one that

[Interpretation]

M. Barnett: Par la poste ou le téléphone.

Le président: Je pense que tout le monde a reçu un avis. On dit bien sur la feuille ici, 11 heures.

M. Barnett: Oui, c'est très bien, mais je ne savais pas que nous nous réunissions ce matin, je pensais qu'on se réunissait pour discuter le projet de loi concernant les chemins de fer. Mon collègue, M. Rose, est-il venu?

Le président: Je vous demande pardon?

M. Barnett: M. Rose est-il venu?

Le président: Oui, il est venu, mais il est reparti.

M. Barnett: Eh bien, je ne sais pas, le moment est très important lorsque nous discutons de cette question.

Le président: Je pense que vous avez parlé à M. Jamieson hier soir.

M. Barnett: Oui, je me suis entretenu avec le ministre sur cette question des deux articles qui avaient été réservés. Et je me préoccupe des questions que nous avons soulevées et discutées. Nous avons décidé d'en réserver quelques-unes à la dernière réunion du Comité.

Je pense qu'ils sont importants, j'avais alors espéré qu'on puisse s'entendre pour rétablir, en partie du moins, les dispositions de l'article 495D qui avait été supprimé par les sénateurs. Comme vous le savez, l'article 495 a été divisé en trois paragraphes, A, B et C. Il me semble que les questions soulevées au sujet de la responsabilité illimitée se fondaient principalement sur les dispositions à l'alinéa (c) de l'article 495D. Et si je comprends bien les paragraphes A et B de l'article 495, il s'agit tout simplement que la Couronne peut récupérer les frais directs qu'elle a subis pour empêcher la pollution causée par un cargo. Ce qui m'inquiète, c'est que si nous adoptons ce projet de loi tel quel, sans toucher à la question de l'article 495D, de fait, il me semble qu'on laisse la porte ouverte aux amateurs et aux propriétaires de bateaux ou encore aux propriétaires de navires de transport, ils n'auront plus aucune responsabilité si leurs navires et leurs cargaisons causent de la pollution. Cela ne me semble pas souhaitable du tout.

Vous vous rappelez sans doute que j'ai donné deux exemples que je connaissais; il y avait eu de la pollution causée par le pétrole sur le littoral Ouest, M. Macgillivray a parlé

[Texte]

Mr. Macgillivray referred to about this oil barge in Howe Sound. As I recall that the owners, in effect, did wash their hands of it and said, "There is nothing we can do about it. It is down there in the bottom of Howe Sound." The government eventually had to assume the entire responsibility of trying to prevent pollution and there was a considerable expenditure of public funds involved in doing it...

The Chairman: But this is only temporary, Mr. Barnett. This is going to be brought up in the fall at the conference.

Mr. Barnett: This is one of the points I think the Committee should consider. If you would allow me, Mr. Chairman, I would like just to put in a word or two about the other side of the picture and that was the situation of which I had more detailed knowledge because it happened in my constituency involving the grounding of the motor vessel Schiedyk in Nootka Sound. In that situation I was in fairly constant touch with not only people and firms in the area who are concerned about it but with the steamship inspection service office in Vancouver by telephone. In that case the owners, with co-opera-

• 1115

tion from the operating firm of a large pulp mill in the vicinity, who were concerned about damage to their pulping logs, did take some initiative in trying to reduce and prevent the pollution and the spread of it.

It seems to me that if we pass this Bill, as we have received it from the Senate, and it stands that way, if a situation such as the instance of the grounding of the Schiedyk reoccurs, we have said that, in effect, the responsibility for taking action is in the hands of the government through the Department of Transport and that the owners are going to say, "It is your baby."

In both of those situations, as I understand it, any recovery or possibility of recovery through the sale of a vessel or of the cargo were negligible. The Schiedyk grounded on a rocky ledge and eventually, if I have my information correct, it slid off that ledge and dropped down into deep water. It is no obstruction to navigation but it is there. I think any question of recovery would certainly cost more than the value of the vessel.

I did suggest in the Committee when we were discussing it we were making a real advance in conferring direct authority on the government to take hold and deal immediately with an emergency situation. I think to that extent this proposal represents a real advance. So this is the situation we are

[Interprétation]

d'un des deux, ayant trait à un pétrolier à Howe Sound. Si je me souviens bien, les propriétaires, de fait, s'en sont lavés les mains et ont dit: «Il n'y a rien qu'on puisse faire. C'est là au fond, à Howe Sound.» Le gouvernement a donc dû assumer l'entière responsabilité de prévenir la pollution et cela a causé une dépense substantielle de deniers publics...

Le président: Ce n'est que temporaire, monsieur Barnett. Le sujet reviendra sur le tapis, à l'automne, lors de la conférence.

M. Barnett: Je pense que c'est l'un des points à étudier au Comité. Avec votre permission, monsieur le président, je voudrais ajouter quelques mots au sujet de l'autre aspect de la question. Une situation que je connais très bien, car l'incident s'est produit dans ma circonscription, et impliquant le navire à moteur Schiedyk à Nootka Sound. J'ai communiqué bien des fois, non seulement avec les gens et les entreprises de la région qui sont intéressés à l'affaire, mais aussi, par téléphone, avec le bureau de l'inspection des navires à Vancouver. Dans ce cas, les propriétaires avec la collaboration d'un

grand moulin de pâte et papier des environs qui s'inquiétait aussi du dommage causé à leur bois de pulpe ont pris des mesures pour essayer de réduire et de prévenir la pollution et d'empêcher qu'elle se propage.

Alors, je pense que si nous adoptons le projet de loi tel que nous l'avons reçu du Sénat et qu'on n'y change rien, si une situation comme celle du Schiedyk qui s'était échoué, se reproduit, alors c'est le gouvernement par l'entremise du ministère des Transports, qui doit prendre des mesures et les propriétaires s'en laveront les mains.

Alors, dans ces deux cas et si je comprends bien, tout recouvrement ou tentative dans ce sens par la vente d'un vaisseau ou d'un cargo est négligeable. Le Schiedyk s'est échoué sur une saillie rocheuse et, d'après les renseignements obtenus, a glissé graduellement de cette saillie et a coulé en eau profonde. Il n'obstrue pas la navigation mais il est là, et la récupération coûterait sûrement beaucoup plus cher que la valeur du navire lui-même.

Lorsque nous avons discuté la question, j'ai pensé que c'était un progrès réel que de permettre au gouvernement de prendre des mesures et de traiter immédiatement une situation d'urgence. Jusqu'à ce point, cette proposition me paraît un réel progrès. Voilà la situation dans laquelle nous nous trouvons.

[Text]

in. I realize the realities of the timetable under which we are operating as far as this particular Bill is concerned but if we do not proceed to pass it in its present form—I gather that there is no agreement to reinstate 495D at the moment, or to bring forward some modification of it—then what I consider to be the good provisions of 495C will, in effect, lapse at least until Parliament has reconvened and the succeeding bill has gone through the various processes.

As far as I am concerned, this is the dilemma the Committee is in. At least, certainly, this is the dilemma I am in, but I would like to see this Committee take some action which would indicate that it recognizes the importance of the matters that are involved in 495D which their honours took out in the other place. I think we should emphasize in some way the fact that there is some responsibility on the owners and operators of these oil tankers and other cargo vessels with respect to pollution. I know there has been discussion about this international conference in the fall to deal with this matter but I have heard similar suggestions of future action before which has been a long time materializing. I could, perhaps, without deviating into another subject mention the question of the establishment of baseline co-ordinates for the fishing zone which took more than four years to...

Mr. Allmand: Mr. Chairman, on a point of order?

Mr. Barnett: Now, this is the thing if we can get some...

The Chairman: Order, please. On a point of order, Mr. Allmand?

Mr. Allmand: Mr. Chairman, I do not want to be unkind but Mr. Barnett and others went through all these arguments that we are hearing this morning on the last day. We have heard them all and now he has gone on for almost 10 minutes or more, again. After the last meeting I read the minutes of the Senate and I discussed it with many people and I am prepared. I have heard everything Mr. Barnett has said for the last 10 minutes, for the last day; I understand fully his point of view.

• 1120

I think that section was a good section but in view of the fact that there is an international conference on this I think we should pass the Bill as is.

I would say to him that unless he has a specific amendment to make, let us deal with

[Interpretation]

Je me rends compte que nous devons nous en tenir à l'horaire fixé pour l'étude de ce projet de loi, mais si nous ne faisons pas en sorte de l'adopter sous sa forme actuelle, et je vois bien qu'il n'y a pas d'entente pour rétablir l'article 495D pour le moment, ou du moins apporter quelque modification à ce paragraphe, alors si nous n'adoptons pas le bill, les bonnes dispositions du paragraphe 495C seront en suspens jusqu'à la reprise de la session, et que le projet de loi ait passé toutes les étapes avec succès.

A mon avis, du moins, voilà le dilemme qui confronte le Comité. Du moins c'est le dilemme devant lequel je me trouve, mais je voudrais que le Comité prenne des mesures pour dire du moins qu'on reconnaît l'importance des questions mentionnées à 495D qu'on a supprimées au Sénat. Je pense que d'une certaine façon, il faut insister de quelque façon pour que les propriétaires et les exploitants de navires aient des responsabilités en ce qui a trait à la pollution. Je sais qu'il y a eu des discussions au sujet de la Conférence internationale qui aura lieu à l'automne pour étudier la question, mais aussi il y a eu des suggestions semblables de mesures à prendre qui prennent bien du temps à se matérialiser. Sans m'écarter de la question, je pourrais mentionner l'établissement de lignes de base coordonnées pour délimiter la zone de pêche qui a pris plus de quatre années...

M. Allmand: Puis-je invoquer le Règlement, monsieur le président?

M. Barnett: Voici le fait si...

Le président: A l'ordre. Invocation du Règlement. Monsieur Allmand.

M. Allmand: Monsieur le président, je ne veux pas être désagréable envers M. Barnett et d'autres ont parlé de ces choses que nous entendons en ce matin du dernier jour. Nous les avons tous entendues et il en parle depuis 10 minutes ou plus. Après la dernière réunion, j'ai lu le compte rendu des débats du Comité du Sénat, je m'en suis entretenu avec d'autres personnes, et je suis prêt. J'ai entendu tout ce que M. Barnett a dit pendant les derniers 10 minutes et je comprends très bien son opi-

nion. Je pense que cet article était excellent, mais comme il y aura une conférence internationale à ce sujet, je pense qu'il faudrait adopter le bill tel quel.

S'il n'a pas de modification particulière à apporter, bien qu'on en finisse, car il semble se

[Texte]

what we have and get it over with because he just seems to be repeating himself. I do not want to be unkind in saying this but I feel we should move on with the business.

The Chairman: Order. I think we could give a chance to the representative here to say a word about it. I think, perhaps, if Mr. Fortier would give him some indication it might help Mr. Barnett to clear up this situation. Mr. Fortier?

Mr. J. Fortier (Director, Legal Services and Counsel, Department of Transport): Mr. Chairman, the reason that the Department agreed before the Senate Committee to the deletion of Section 495D was simply because we do not know what the outcome of this conference on the question of liability will be and the Department of Transport or Canada will have to go along with the decision that is reached. As you know, Mr. Barnett, in the United States there is a bill which is generally similar to this for the question of recovery of the cost.

As you know, Mr. Barnett, in the U.S. the bill has not been passed but there is a question as to whether there should be a limitation placed on the liability of the owner, a limitation of about \$10 million or maybe \$15 million. However, I understand that nothing is going to be done until after this conference has taken place and a decision has been reached. I may say that it is fully the intention of the Department to reintroduce a measure as soon as a decision has been reached at this international conference in order to provide for liability of the owners for payment of the cost of removal.

The Chairman: Does that clear up some of your questions, Mr. Barnett?

Mr. Barnett: I think it is a precise statement of intention of the Department. I am sure Mr. Fortier is speaking on behalf of the Minister when he makes a statement like that and it is certainly a welcome kind of statement. I would like to say, Mr. Chairman, while I recognize there was some validity to the suggestion I was engaging in some repetition, in part, it was quite deliberate on my part because I think this Committee should emphasize and underline the importance we, as a Committee, attach to the kind of action that has been suggested by Mr. Fortier. Some of us are concerned that there be the least possible delay and that we should recognize if we pass this bill as it is, in effect, we, as Members of Parliament, are placing the onus for any costs that may be incurred directly on the public revenues of Canada.

[Interprétation]

répéter tout simplement. Je ne veux pas me montrer désagréable, mais je pense qu'il faut continuer.

Le président: A l'ordre, je vous prie. Je pense que nous devrions donner la parole au témoin. M. Fortier pourrait nous donner quelque indication qui pourrait peut-être permettre à M. Barnett d'éclaircir cette situation. Monsieur Fortier?

M. J. Fortier (Directeur du Contentieux et avocat-conseil, ministère des Transports): Monsieur le président, la raison pour laquelle le ministère a consenti à ce que le Comité du Sénat supprime l'article 495D, était simplement parce que nous ne savons pas quel sera le résultat de cette conférence sur la responsabilité et le ministère des Transports, ou encore le Canada devra accepter la décision qui sera prise à ce moment-là. Comme aux États-Unis, on a aussi présenté un projet de loi semblable sur la question du recouvrement des frais.

Comme vous le savez, M. Barnett, le bill n'a pas encore été accepté aux États-Unis, mais on se demande si la responsabilité du propriétaire devrait être limitée à 10 ou 15 millions de dollars. Mais, aux États-Unis, rien ne sera conclu avant que la conférence ait eu lieu et une décision eut été prise. Alors, le ministère a l'intention de représenter une mesure dès qu'une décision sera prise à cette conférence internationale, afin de préciser la responsabilité des propriétaires pour défrayer la récupération des navires et leurs cargaisons.

Le président: Monsieur Barnett, est-ce que cela répond à certaines de vos questions?

M. Barnett: C'est une excellente déclaration des intentions de la part du ministère. Je pense que M. Fortier parle au nom du ministre lorsqu'il fait une telle déclaration qui est sûrement très bien accueillie. Je dois ajouter, monsieur le président, que même si la suggestion m'a semblé valide, c'était fort délibéré, car je pense que le Comité devrait insister sur l'importance qu'il attache au genre de mesures qui ont été suggérées par M. Fortier. Certains d'entre nous, du moins, veulent qu'il y ait le moins de retard possible. Si nous adoptons le bill tel qu'il existe, les députés se trouvent à imposer cette responsabilité sur les fonds publics du gouvernement du Canada.

[Text]

If we are prepared to take this action at this time with the kind of assurances we have had from Mr. Fortier on behalf of the Department, I have already given some indication that I would prefer to see 495C part of the law of Canada if it is a matter of priority rather than not to see it there at all.

I do not know whether my friend from Fraser Valley West has anything to add. He has been following this matter very actively and he was involved in the suggestion that I made, or the motion that I made, for reinsertion which I withdrew, as you know, when it was agreed by the Committee to let this section stand so there could be further looking into it.

The Chairman: Mr. Rose?

Mr. Rose: I do not know if I have the floor, Mr. Chairman, but, again, we have been over this ground at considerable length. I agree with the frustrations expressed by some of the honourable members on the other side of the table. I think it is fair to say that I regret the fact that 495D has been deleted and I am

• 1125

concerned that following the convention there is a strong possibility we may not have sufficient protection of the kind envisaged in this original clause to protect the public from the unlimited liability, or the unlimited damage possibilities of a larger mode of transportation.

I do not want to repeat the arguments expressed yesterday, but I would like to have some expression from the Committee and I am prepared to make a motion; I have not got it phrased completely but perhaps it will be acceptable to the Committee. I would like a strong statement from this Committee that we are aware of the problem; we are aware of the international problems, for instance, the dual jurisdiction on the Great Lakes, and I think that it would be wise to have some kind of congruency both on the Great Lakes and in the St. Lawrence River where we have shipping by both the United States and Canada and jurisdiction for the regulation of that shipping. I am aware of these particular problems but I still do not like to see this section passed without some kind of protection assured, or at least some kind of statement from this Committee, that the Committee shares the concern expressed not only by this party but by members from all sides.

If we can come up with that, as an individual member I am quite willing to let this go by and get on with the very fine amendment that I think everybody is anxious to see go through. That is what I am looking

[Interpretation]

Si nous sommes prêts à prendre cette mesure maintenant, depuis que M. Fortier nous a fait connaître les intentions du ministère, j'ai déjà indiqué que j'étais bien disposé à ce que 495C devienne un loi du Canada s'il s'agit de priorité plutôt que rien du tout. Je ne sais pas si mon bon ami de Fraser Valley-Ouest a quelque chose à y ajouter. Il a étudié la question avec beaucoup d'intérêt, et aussi, il était d'accord avec la motion que j'avais présentée et que j'ai retirée par la suite, comme vous le savez lorsque nous avons décidé de réserver cet article.

Le président: Monsieur Rose.

M. Rose: Monsieur le président, ai-je la parole? Mais, encore une fois, je dis que nous avons longuement étudié la question. Je comprends la frustration de certains députés qui sont de l'autre côté de la table. Et je pense, en outre, qu'il est juste de dire que je suis désolé que 495D ait été supprimé. A la suite

de la conférence internationale, il se peut fort bien que nous n'ayons pas une protection suffisante, telle que prévue dans l'article original pour protéger le public des dommages illimités qui pourraient être entraînés par des navires plus puissants à énergie nucléaire, par exemple.

Mais, toutefois, je voudrais que le Comité fasse connaître son opinion. Je voudrais présenter une motion qui sera probablement acceptable. Je voudrais que le Comité énonce clairement que nous sommes au courant du problème, que nous sommes aussi au courant des problèmes internationaux, comme la double autorité qui existe sur les Grands Lacs. Je pense que, pour ce qui est des Grands Lacs et pour ce qui est du Saint-Laurent, il faudrait s'entendre car il y a de la navigation américaine et canadienne. Et il faut en tenir compte pour réglementer la navigation. Je suis au courant de ces questions-là.

Mais, toutefois, je n'aime pas qu'on adopte cet article sans une certaine assurance d'une protection ou du moins, une déclaration disant que le Comité comprend les craintes de l'opposition non seulement du parti mais cel-

[Texte]

for and if it were agreeable to the Committee we could let this stand for five minutes or so, whatever time it takes me to draft a statement along these lines. I am not putting this forward as a motion at the moment.

The Chairman: As a resolution it would be out of order, Mr. Rose. Either we pass this motion or make an amendment to it. We cannot commit the Committee on this matter.

Mr. Nesbitt: The assurances hat were given by Mr. Fortier, plus the very strong concern of Mr. Rose and by Mr. Barnett, and I gather there has certainly been general agreement of members of the Committee that we are concerned about this matter, is a pretty good assurance. The fact is, at the moment it would be very embarrassing for the government. I am not normally a supporter of the government, but it would be pretty difficult to pass a regulation like this when there is a conference coming up and the possibility of having to unmake it or change it. It might cause a great many interim complications. If there was a long period of time involved, several years or something, that is one thing but this conference is coming up very shortly, this fall, and I think it might be wise to leave the interim measures until that time.

It is quite clear that the government intended in the first place to put this in, otherwise it would not have appeared in the original legislation. It was deleted later because of this conference. I think it is quite clear that members of the Committee are aware of it, are very concerned about it, and the viewpoint, I think, has been put forward very well by Mr. Barnett and Mr. Rose. I say the assurance is given to us by the representative of the government, Mr. Fortier, and if when the conference is over something is not done, we can very properly bring the matter up here. This Committee is not noted for its tacit approval of all government suggestions every time and I think there has been ample evidence of that in the past. I think this Committee could very well probably have much the same personnel next year, the next session. If something is not done after this conference I think we could probably deal with it then.

Mr. Barnett: On a point of order, Mr. Chairman. I would like a clarification of our position, Mr. Chairman. Do I understand that according to the rules all that we can do on a bill is to report it back to the House with or without amendment?

[Interprétation]

les des députés. Je suis donc prêt à ce qu'on s'en tienne à cela et je pense que tout le monde veut que le bill soit adopté. C'est ce que j'aimerais obtenir. Et, si cela vous convient, messieurs, et si l'on peut attendre 5 ou 10 minutes, je vais préparer une déclaration en ce sens. Je ne la présenterai pas comme une motion.

Le président: Cela serait irrecevable, M. Rose. Soit que nous présentions une motion ou que nous adoptions un amendement. On ne peut présenter de déclaration de ce genre.

M. Nesbitt: Monsieur Fortier nous a donné certaines assurances et aussi M. Rose et M. Barnett semblent s'inquiéter au plus haut point, et il semble que les membres du Comité se préoccupent tous de la question et s'y intéressent. Donc, c'est très favorable. Actuellement, il serait très embarrassant de prendre des décisions. D'habitude je n'appuie pas le gouvernement, mais il serait très difficile d'accepter des règlements de ce genre avant la conférence où il sera possible de les changer. Cela causerait beaucoup de complications intermédiaires. S'il s'agissait de plusieurs années, ce serait différent, mais la conférence internationale aura lieu à l'automne et il serait peut-être sage de s'en tenir à des mesures provisoires entretemps.

Il est évident que le gouvernement tient à l'ajouter; autrement cela n'aurait pas paru dans les mesures législatives originales. On a décidé de supprimer ce paragraphe à cause de la conférence qui aura lieu sous peu. Tout cela est très clair, net et précis. Et, MM. Barnett et Rose ont raison d'énoncer leurs craintes. Mais le gouvernement, par l'entremise de M. Fortier nous a assurés que la question serait réglée. Si ce n'est pas fait à l'automne, nous pourrions toujours y revenir. Le comité n'a pas l'habitude d'approuver tout ce que le gouvernement propose et je pense qu'on en a eu suffisamment de preuves. On aura probablement à peu près le même personnel l'année prochaine, la session prochaine. Si rien ne se fait après cette conférence, on pourra probablement traiter de ce sujet ensuite.

M. Barnett: J'invoque le Règlement, monsieur le président. Je voudrais un éclaircissement de notre position s'il vous plaît. Dois-je comprendre que, pour s'en tenir au Règlement, tout ce que nous pouvons faire c'est de présenter le rapport du bill avec ou sans amendement à la Chambre des communes.

[Text]

The Chairman: With or without amendment.

Mr. Barnett: In our report to the House, we could not attach a rider which, in effect, would say that the Committee was of the opinion that there should be early action to...

• 1130

The Chairman: You could always bring an amendment in the House if you want, Mr. Barnett, but here we cannot recommend. We have not this power. What we have in front of us we must make an amendment to, or pass without an amendment.

Mr. Barnett: In other words, any rider along the lines suggested by Mr. Rose would not be in order according to the rules on our dealing with a bill at the report stage.

Mr. Rose: Mr. Chairman, I believe I had the floor before I withdrew in favour of Mr. Nesbitt. As it was expressed the day before yesterday by Mr. Givens, the retention of 495D would be an aggressive or an abrasive response by Canada in view of the forthcoming convention in which we will participate. I am suggesting that nothing will be lost by this; I feel that way; you may suggest that it is abrasive; I think that it is merely aggressive and that it will make our position clear.

Since I cannot put a motion, I would like to say that I regret the removal of 495D and suggest that immediately following the IMCO convention, some strong measure be introduced into this particular legislation to protect the public and to prevent the liability caused by the pollution of Canadian waters by vessels which are causing damage far beyond the value of that particular vessel and its cargo.

Clauses 24 and 28 agreed to.

Title agreed to.

The Chairman: Shall I report the bill without amendment.

Some hon. Members: Agreed.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Fortier. I will now introduce the gentleman from CPR; would you please come forward. We have before us this morning consideration of Bill S-31, an Act respecting the Canadian Pacific Railway Company. I will ask Mr. Paradis to introduce his staff.

Mr. J. E. Paradis (Senior Solicitor, Canadian Pacific Railway Company): Mr. Chairman, I would like to introduce my colleagues who will assist me in presenting this Bill to you.

[Interpretation]

Le président: Sans ou avec amendement.

M. Barnett: Alors, dans notre rapport à la Chambre, nous ne pourrions pas ajouter une clause supplémentaire, par exemple, disant que le Comité est d'avis qu'il faut prendre des mesures le plus tôt possible.

Le président: Vous pouvez toujours présenter un amendement à la Chambre. Nous n'avons pas ce pouvoir. Nous devons présenter un amendement ou encore adopter le bill sans amendement.

M. Barnett: En d'autres mots toute clause supplémentaire proposée par M. Rose ne sera pas permise par le Règlement en vue de notre situation actuelle de faire rapport.

M. Rose: Monsieur le président, je pense que j'avais la parole avant de la retirer en faveur de M. Nesbitt. Comme avait dit auparavant M. Givens, l'article 495D semblerait une réaction très forte de la part du Canada puisque la Conférence internationale aura lieu à l'automne et nous y participerons. Nous ne perdrons rien de cette façon-là. Vous pensez peut-être que c'est abrasif, moi je pense que c'est une position très agressive que de l'adopter tout de suite. Mais si vous voulez présenter une motion, puis dire que nous regrettons la suppression de 495D, immédiatement après la Conférence internationale, on devrait adopter des mesures radicales pour protéger le public et pour que les navires qui causent de la pollution qui dépasse nettement la valeur d'un navire et d'une cargaison ne soient pas tenus responsables.

Les articles 24 et 28 sont adoptés.

Le titre est adopté.

Le président: Dois-je faire rapport sur le bill, sans amendement?

Des voix: D'accord.

Le président: Merci, monsieur Fortier. Je présenterais maintenant les représentants du Canadien-Pacifique. Nous avons à étudier ce matin le bill S-31, Loi concernant la compagnie du chemin de fer Canadien-Pacifique et je voudrais que M. Paradis présente ses collègues.

M. J.-E. Paradis (Conseiller juridique senior, Canadien-Pacifique): Je voudrais présenter mes collègues, pour la présentation de ce bill. Ils seront en mesure de répondre à

[Texte]

They will be in a position to answer whatever questions you may wish to put to them. On my immediate right is Mr. R. S. Allison, who is Regional Manager of Operations and Maintenance, Pacific Region; on his right is Mr. R. M. Porter, who is President of Fording Coal Limited; beside him is Mr. W. Miller, General Manager, Pricing, CPR, and Mr. J. Sherrington, Engineer, Special Projects, Pacific Region.

The Chairman: I would like to mention that the sponsor of the Bill, Mr. Stewart, is out of town this morning. I think that Mr. Gregory Gorman is replacing Mr. Stewart. He is out for a few moments, but he will be here.

Mr. Paradis: May I proceed, Mr. Chairman?

The Chairman: Yes, Mr. Paradis.

Mr. Paradis: Mr. Chairman, when the Bill had its second reading in the House, it was referred to your Committee without debate. I believe that it would be appropriate for me to make a few preliminary remarks, to indicate to you the purpose of this Bill.

• 1135

My task in that respect would be somewhat facilitated if I may be permitted to distribute plans which we have prepared, to inform you of what exactly we are asking for in the Bill; do I have your permission, sir.

Some hon. Members: Agreed.

On Clause 1—Line of railways authorized.

Le président: Monsieur Clermont.

M. Clermont: À l'article 1 des notes explicatives, on donne comme raison de la demande des autorités du Canadien Pacifique, le transport du charbon. Ce charbon est-il pour le marché national ou international?

• 1136

M. Paradis: Le marché international, monsieur Clermont, ce charbon doit être transporté au port de Roberts Bank pour être éventuellement expédié au Japon.

M. Clermont: En vertu de ce bill, vos travaux doivent commencer avant deux ans, et s'ils ne sont pas terminés après cinq ans, il devient alors nul.

M. Paradis: En effet.

M. Clermont: Quand vous attendez-vous de commencer les travaux si le Parlement vous en donne l'autorisation?

[Interprétation]

toutes vos questions. A ma droite, M. R. S. Allison, gérant régional, opérations et entretien, région du Pacifique; à sa droite, M. R. M. Porter, président de "Fording Coal Limited"; à sa droite, M. W. Miller, gérant du personnel coût du Canadien-Pacifique, M. J. Sherrington, ingénieur, projets spéciaux, région du Pacifique.

Le président: J'aimerais mentionner que le parrain, M. W. D. Stewart n'est pas là ce matin. Nous avons M. G. J. Gorman qui remplace M. Stewart. Il est sorti pour quelques instants, mais il reviendra tout de suite.

M. Paradis: Puis-je continuer, monsieur le président.

Le président: Oui, monsieur Paradis.

M. Paradis: Monsieur le président, lorsque ce bill a reçu sa deuxième lecture à la Chambre, il a été référé à votre Comité sans débat. Je pense qu'il serait approprié si je faisais quelques remarques préliminaires pour indiquer l'objet de ce bill. Ma tâche, serait plus

facile si vous me permettiez de distribuer des plans que nous avons préparés pour indiquer exactement ce que nous envisageons dans le présent bill. Permettez-vous, Monsieur.

Des voix: D'accord.

L'article 1—*La ligne de chemins de fer autorisée.*

The Chairman: Mr. Clermont.

Mr. Clermont: In clause 1, in the explanatory notes, the transport of coal is mentioned as the reason for the request by the Canadian Pacific officials. Is this coal earmarked for the domestic or the international market?

Mr. Paradis: The international market, Mr. Clermont. This coal is to be transported to the port of Roberts Bank and then eventually shipped to Japan.

Mr. Clermont: According to the bill, your work must start within a period of two years, and if they are not completed within a period of five years, it shall be null and void.

Mr. Paradis: That's right.

Mr. Clermont: When would you plan to start work should Parliament give you the authorization?

[Text]

M. Paradis: Pour répondre à cette question, si vous me permettez, monsieur Clermont, je demanderais à M. Allison de le faire.

If permission is granted to Canadian Pacific to proceed with the construction of the Fording branch line, when do you expect that we will begin construction of the line?

Mr. R. S. Allison (Regional Manager, Operations and Maintenance, Pacific Region, Canadian Pacific Railway): The clearing, which is the initial phase of construction, should commence later this year. Then it will be proceeded with as rapidly as possible. There will be some interruption, of course, during the coming winter, due to the winter weather. However, we will get started this year and then carry on in full swing next year. That is the program.

M. Paradis: Dans les circonstances, monsieur Clermont, je puis vous assurer que nous allons faire l'impossible pour nous conformer à cette deuxième disposition du bill puisque nous y sommes forcés, n'est-ce pas? C'est une des stipulations des règlements des bills privés relativement à la construction de chemins de fer, qui doit commencer en dedans de deux ans pour se terminer dans un délai de cinq ans; c'est la raison d'être du deuxième article du bill.

M. Clermont: Le prolongement total de la ligne de chemin de fer est d'environ 34 milles?

M. Paradis: En effet.

M. Clermont: Merci, monsieur le président.

Le président: Monsieur Mahoney.

The Chairman: Mr. Allmand?

Mr. Allmand: I have no questions.

The Chairman: Are there no other questions gentlemen? Mr. Rose?

Mr. Rose: I am sorry, I did not get the gentleman's name.

The Chairman: Mr. Paradis.

Mr. Rose: Mr. Paradis, I really was not prepared to ask my questions quite so soon, because I have not completed my research.

Mr. Paradis, there has been a fair amount of opposition from a number of the wildlife groups in British Columbia as to your route through the Elko Valley. It is felt by some of them that the reserves of wildlife there, as far as tourists, hunters, sports and that sort of thing are concerned ultimately will mean more to the province than the contract

[Interpretation]

Mr. Paradis: If you'll allow me, Mr. Clermont, I will ask Mr. Allison to answer this question.

Si l'on autorise le Canadien-Pacifique à commencer avec la construction de la ligne Fording quand pourrait-on compter que l'on construit cette ligne.

M. R. S. Allison (gérant général (opérations et entretien) région du Pacifique, Canadien-Pacifique): Les travaux de déblayage doivent commencer à la fin de cette année. C'est la phase initiale de la construction et nous poursuivons aussi rapidement que possible. Il y aura des interruptions en hiver, bien entendu à cause du temps, mais nous commencerons cette année. Ensuite, l'année prochaine, nous travaillerons en plein rendement. Voilà, notre programme.

Mr. Paradis: Under the circumstances, I can assure you, Mr. Clermont, that we will do everything possible to comply with this second provision of the bill since we are forced to do so, isn't that so? This is one of the provisions of the regulations of private bills concerning the building of railways, which has to start within two years and be completed within five years. That is the reason for the second clause in the bill.

Mr. Clermont: The total extension of the railway line is about 34 miles?

Mr. Paradis: That's right.

Mr. Clermont: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Mahoney.

Le président: Monsieur Allmand.

M. Allmand: Je n'ai pas de questions.

Le président: Y a-t-il d'autres questions. Monsieur Rose.

M. Rose: Je n'ai pas compris le nom de ce monsieur.

Le président: M. Paradis.

M. Rose: Monsieur Paradis, je n'étais vraiment pas prêt à répondre à vos questions, parce que je n'avais pas terminé mes recherches. Il y a eu de l'opposition de la part de certains groupes qui s'occupent de la faune en Colombie-Britannique. Si votre route passe dans la vallée Elko, on pense que les réserves de la faune, en ce qui concerne les touristes, les chasseurs, les sports, etc., signifiera plus pour la province que pour la *Fording Coal Ltd.* Selon vous, quel effet ce chemin de fer

[Texte]

awarded to Fording Coal Limited. In your opinion, what effect will this rail line of 34 miles have on the wildlife preserves in that particular area?

• 1140

Mr. Paradis: None whatsoever sir. I must begin with the explanation which I was proposing to give to the Committee. There are two parts to this Bill; Clauses 1 and 2 refer to the construction of a proposed branch line in the Crowsnest area, which is approximately 670 miles from the Coast. This branch line will run in a northerly direction for some 34 miles and will serve the eventual coal plant of the Fording Coal Limited.

The second part of the Bill; Clauses 3 and 4, are concerned with the establishment of a rail route for the last 42 miles, from a point on the Canadian National, east of Mission in B.C., for a distance of some 30 or so miles.

Mr. Rose: I am familiar with this. The first two Clauses of the Bill deal with the interior; the other deals with the Fraser Valley, sir.

Mr. Paradis: Correct, sir.

Mr. Rose: Right.

Mr. Paradis: So far as the three small rigs that are to be constructed to complete this railroad beginning are concerned, if you will refer to your Plan "B", top left-hand corner you will see that the Canadian National line proceeding in a westerly direction from Mission is in yellow.

Mr. Rose: Excuse me, sir, for interrupting at this point, but is this not dealt with in Clauses 3 and 4? Forgive me for asking this question, what has this got to do with clause 1? Is this part of the total explanation?

Mr. Paradis: Clauses 1 and 2 are completely distinct from 3 and 4.

Mr. Rose: Are we not dealing with Clause 1 at the moment?

Mr. Paradis: No, but I was trying to answer your question...

Mr. Rose: Yes.

Mr. Paradis: ...with regard to the one licence.

Mr. Rose: Yes.

The Chairman: Mr. Rose, I think we should let it go as general discussion on the preamble, then we could vote on it later.

[Interprétation]

de 34 milles aura-t-il sur la faune dans cette région en particulier.

M. Paradis: Aucun. Je crois qu'au début, je devrais donner l'explication au Comité que j'avais proposée. Il y a deux parties à ce bill, les articles 1 et 2, se réfèrent à la construction de cette ligne dans la région de Crowsnest qui se trouve à environ 670 milles de la côte. Donc cette ligne ira vers le Nord sur 34 milles. Elle desservira l'usine de charbon de «Fording Coal Limited». Maintenant, la deuxième partie du bill, les articles 3 et 4, ont trait à l'établissement d'une route pour les derniers 42 milles à savoir d'un point sur le Canadian-National à l'est de Mission en Colombie-Britannique sur une distance de quelques 30 milles.

M. Rose: Oui, je comprends, les premiers deux articles ont trait à l'intérieur et les autres à la *Fraser Valley*.

M. Paradis: C'est juste, monsieur.

M. Rose: Bon.

M. Paradis: Pour les trois lignes qui doivent être construites pour compléter ces chemins de fer, veuillez vous référer au plan B celui qui a la lettre B en haut à gauche et vous verrez que le Canadien-National en allant vers l'Ouest, à partir de Mission est en jaune.

M. Rose: Excusez-moi de vous interrompre, monsieur, mais est-ce qu'on ne traite pas de cela dans les articles 3 et 4? Qu'est-ce que ceci a à voir avec l'article 1? Excusez-moi, mais est-ce que cela fait partie de l'explication?

M. Paradis: Les articles 1 et 2 sont tout à fait différents de 3 et 4.

M. Rose: Est-ce que nous ne traitons pas de l'article 1?

M. Paradis: Non. J'ai essayé de répondre à votre question concernant la ...

M. Rose: Oui.

M. Paradis: ... seul permis.

M. Rose: Oui.

Le président: Monsieur Rose, je crois que nous devrions avoir une discussion générale pour commencer sur le préambule, disons, et ensuite nous pourrions voter.

[Text]

Mr. Rose: I will postpone my questions.

Mr. Paradis: It is quite important, nevertheless, sir, that I should make it clear that in the first part of the bill we seek the construction of a branch line. In the other part of the bill we do not ask Parliament for authority to construct any part of the rail route.

Mr. Rose: No that has already been done.

Mr. Paradis: The authority has already been granted by the provincial authorities in B.C. to B.C. Hydro & Power authority. What we seek in Clauses 3 and 4 is permission, and we have to seek parliamentary authority for that—permission to enter into agreements with B.C. Hydro in order that we may purchase an interest in and operate our trains over these three small links of railway, lines of railway, that they have been authorized to construct by provincial authorities and which are indicated in red on plan marked "B".

When you speak of the choice of routes, this was left entirely to the discretion of the provincial authorities, as I understand it, after a commission was appointed and the route was decided on and B. C. Hydro received the necessary authority, by means of a certificate which is Cabinet authority, if you wish, to construct these lines. We simply want to have the opportunity of entering into agreements with B. C. authority when these lines have been constructed.

Mr. Rose: Thank you sir.

Mr. Clermont: Mr. Chairman, a supplementary question, please?

Le président: Monsieur Clermont.

M. Clermont: Monsieur le président, une question supplémentaire. Notre collègue, M. Rose, a mentionné que les revenus du tourisme et la protection de la faune présentaient peut-être plus d'intérêt aux autorités provinciales que l'exploitation de la mine. Quelles sont les possibilités de transport des produits exploités dans cette mine présentement? En avons-nous?

M. Paradis: Eh bien, comprenons-nous, monsieur Clermont. En ce moment, les mines de charbon dans ce district de Crowsnest sont en exploitation et le charbon est transporté par le Canadien-Pacifique jusqu'à Port Moody. Mais il y a eu un accroissement considérable dans l'exportation du charbon, par-

[Interpretation]

M. Rose: Je remettrai à plus tard mes questions.

M. Paradis: Néanmoins, c'est important que j'explique clairement que dans la première partie du bill, nous voulons la construction de cet embranchement. Dans la deuxième partie nous ne demandons pas la permission au Parlement de construire toute partie de cet embranchement.

M. Rose: On a déjà l'autorité.

M. Paradis: L'autorité a déjà été accordée par les autorités provinciales en Colombie-Britannique à la *B.C. Hydro Power Authority*. Ce qu'il nous faut dans les articles 3 et 4 est la permission pour faire des accords avec *B.C. Hydro* pour que nous puissions faire fonctionner nos trains sur ces trois petites liaisons de chemins de fer, qu'ils ont l'autorité de construire et d'exploiter de par permission du gouvernement provincial et qui sont marquées en rouge sur le plan «B».

Quand on parle du choix des itinéraires, ceci a été laissé entièrement à la discrétion des autorités provinciales et, si je comprends bien après qu'une commission ait été nommée et que l'itinéraire ait été choisi, l'hydro de B.C. a reçu l'autorisation nécessaire, par l'entremise de certificats qui sont l'autorité du Cabinet pour construire ces lignes. Nous voulons simplement pouvoir passer des accords avec la Colombie-Britannique lorsque ces lignes auront été construites.

M. Rose: Merci, monsieur.

M. Clermont: Monsieur le président, une question supplémentaire, s'il-vous-plait?

The Chairman: Mr. Clermont.

Mr. Clermont: Mr. Chairman, I have a supplementary question. Our colleague, Mr. Rose, mentioned that the revenue from tourism and wildlife protection might be more interesting for the provincial authorities than the operation of the mine. What is the transportation feasibility of products extracted from that mine at the present time? Do we have any?

Mr. Paradis: Let's get this clear, Mr. Clermont. At the present time, the coal mines in the Crowsnest district are in operation and the coal is being transported by Canadian Pacific up to Port Moody. But there has been considerable increase in the exports of coal, particularly to Japan, and this requires

[Interprétation]

quicker transportation and a port...

Mr. Clermont: Yes, I am quite satisfied, Mr. Paradis, thank you. But I want to draw the attention of the Committee to the number of people who are employed in this mine. It is a good thing to talk about wild-life protection, but I am interested in new jobs. Could you give us an approximate figure?

M. Paradis: A l'emploi présentement...

M. Clermont: Environ?

M. Paradis: A Kayser, actuellement, il y a environ 800 personnes employées à la construction de l'usine. Une fois que cette construction aura été terminée, c'est-à-dire l'installation de cet équipement énorme, il y aura quelque 800 postes pour les mineurs. Ça c'est simplement pour la mine, ensuite il y aura le personnel supplémentaire des chemins de fer. Peut-être que M. Allison pourra nous donner plus de détails si le Comité le veut. Il y aura bien sûr des emplois supplémentaires sur le chemin de fer. Troisièmement vous avez la construction du surport qui a été entrepris à Roberts Bank. Éventuellement après sa construction, l'exploitation de ce port amènera la création d'emplois supplémentaires. Il y a tellement d'autres avantages économiques que je ne veux pas toucher.

Mr. Clermont: That is enough, Mr. Chairman. I just wanted to establish...

Mr. Paradis: That there were advantages.

Mr. Clermont: . . . that wild-life protection is very important, but as far as I am concerned, it is more important to create new jobs for people entering the labour market.

Le président: L'article 1 est-il adopté?
Adopté.

Le président: Monsieur Rose, sur un rappel au Règlement?

M. Rose: Quand je vous ai posé une question et que nous étions sur l'article 1, vous avez dit qu'on traitait du préambule. Maintenant vous nous demandez: Est-ce que l'article 1 est adopté? Il y a une confusion quelque part, c'est peut-être moi. J'aimerais que vous clarifiez la situation.

Le président: Je ne suis pas confus, j'attendais que quelqu'un lève la main pour demander la parole. C'est pour cela que j'ai procédé

[Text]

to speak and there were no other speakers. That is why I called Clause 1. Do you want to speak, Mr. Rose?

Mr. Rose: No, Mr. Barnett is ahead of me; let him go ahead.

The Chairman: I think, Mr. Barnett could speak for himself. Mr. Trudel?

On Clause 2—*Time for completion.*

Le président: Monsieur Trudel.

M. Trudel: Monsieur le président, je voudrais demander à M. Paradis si sa compagnie a des intérêts dans les mines de charbon, présentement?

M. Paradis: Dans les mines actuellement en exploitation, non, *Kayser Resources Limited* en sont les propriétaires. Après la construction de cet embranchement de Fording River, que nous demandons à l'article 1, cette mine sera exploitée par *Fording Coal Limited*; le *Canadian Pacific Investments Limited* a un intérêt de 60 p. 100 dans cette compagnie-là et Cominco, un intérêt de 40 p. 100.

M. Trudel: Dans l'entente qui a eu lieu au tout début, avec le Japon, je crois, vous avez été cosignataire de cette entente générale pour les échanges?

M. Paradis: Non, je regrette, monsieur, il n'y a pas encore de contrat signé entre *Fording Coal Limited* et l'industrie de l'acier au Japon. Le contrat qui existe présentement est entre *Kayser Resources Limited* et l'industrie de l'acier au Japon.

M. Trudel: Ma question a peut-être été mal posée, monsieur le président, mais il y a, je crois, un certificat d'intention. Ce n'est peut-être pas un contrat en tant que tel, mais un certificat d'intention qui a été établi, entre la *Fording Coal Limited* et, comme vous le mentionniez tout à l'heure, le *Canadian Pacific Investments Ltd.* et Cominco pour ce nouveau développement, sujet à la construction de ce chemin de fer.

M. Paradis: Tout ce que je peux vous dire, et je demanderais à M. Porter de vous le confirmer, c'est qu'en ce moment, *Fording Coal Limited* négocie avec des compagnies au Japon, mais aucun contrat n'a encore été conclu.

• 1150

Mr. Paradis: Mr. Porter, am I correct in saying that you are presently negotiating with the steel industry in Japan with a view to having a contract along the same lines basically as Kaiser has but there has been no contract executed up to now. Is that correct?

[Interpretation]

de la sorte. Monsieur Rose, voulez-vous la parole?

M. Rose: Non, M. Barnett passe avant moi; laissez-le aller?

Le président: Je crois que M. Barnett peut parler pour lui-même, monsieur Trudel?

Article 2—*Temps d'achèvement*

The Chairman: Mr. Trudel.

Mr. Trudel: Mr. Chairman, I would like to ask Mr. Paradis if, at the present time, his company has interests in the mining company?

Mr. Paradis: In the mines that are now in operation, no. Kaiser Resources Limited owns them. After the construction of this branch line at Fording River, which is requested by us in clause 1, this mine will be developed by Fording Coal Limited. Canadian Pacific Investments Limited have an interest of 60 per cent, and Cominco has 40 per cent interest.

Mr. Trudel: In the agreement at the very beginning with Japan, I believe, you were the co-signatory of that general agreement concerning exchanges?

Mr. Paradis: No, I am sorry. So far, no contract has been signed between Fording Coal Limited and the steel industry in Japan. The present contract is between Kayser Resources Limited and the steel industry in Japan.

Mr. Trudel: Perhaps I did not put my question the right way, but I believe there is a certificate of intent. It may, perhaps, not be a contract as such, but a certificate of intent that has been established between Fording Coal Limited, and as you mentioned earlier, Canadian Pacific Investments Ltd. and Cominco for this new development, subject to the building of this railway.

Mr. Paradis: All I can tell you, and I would like to ask Mr. Porter to confirm this, is that at the present time, Fording Coal Limited is negotiating with Japanese companies, but so far no agreement has been signed.

M. Paradis: Monsieur Porter, ai-je raison de dire que vous négociez en ce moment avec l'industrie de l'acier au Japon afin d'obtenir un contrat semblable, à la base, à celui de Kaiser, mais qu'il n'y a pas eu de contrat jusqu'à présent. Est-ce exact?

[Texte]

Mr. R. M. Porter (President of Fording Coal Limited): That is correct, Mr. Paradis.

M. Trudel: Monsieur le président, cela répond à ma question. Maintenant, autrement dit, si la ligne de chemin de fer, dont il est question présentement dans ce bill, n'était pas construite, il serait impossible d'exploiter économiquement la mine de charbon.

M. Paradis: Je ne crois pas.

M. Trudel: Maintenant, une autre question. Est-ce que les arrangements, soit à la tonne ou au mille pour le transport de ce produit ont été complétés avec les autres lignes de chemin de fer qui sont, je crois, *BC Hydro* et *National-Canadien*? Avez-vous des termes précis concernant les mots *per ton mile* ou *per usage mile* pour l'emploi des autres lignes de chemin de fer impliquées?

M. Paradis: Si vous me le permettez, je vais tout d'abord vous dire ceci: est-ce que quand vous parlez du taux qui sera chargé pour le transport du charbon, vous voulez dire un taux qui est déjà publié, n'est-ce pas?

M. Trudel: Ce n'est pas ma question. Pour le loyer des autres lignes de chemin de fer, avez-vous conclu des contrats?

M. Paradis: Pas encore, pas encore, nous en sommes au stade de la discussion en ce moment.

M. Trudel: Ce n'est pas terminé encore.

M. Paradis: Pas encore.

M. Trudel: Une autre question, monsieur le président, et c'est ma dernière. On indique dans le bill que vous avez l'intention de commencer, la construction d'ici deux ans et pas plus tard que dans cinq ans. La construction projetée par *BC Hydro* pourrait-elle causer quelque dérangement si, à un moment donné, on ne construisait pas la ligne additionnelle requise pour faire le transport jusqu'à Roberts Bank?

M. Paradis: Aucunement.

M. Trudel: Merci, monsieur le président.

Le président: Monsieur Mongrain.

M. Mongrain: Je voudrais demander à M. Paradis si, je dis «si», mais probablement que cela a été fait, à quelle sorte d'évaluation a-t-on procédé au sujet des possibilités de cette mine située au mille 34. Pendant combien d'années pourrait-on extraire du charbon en tenant compte de la situation actuelle?

[Interprétation]

M. R. M. Porter (président de la Fording Coal Limited): C'est exact, monsieur Paradis.

Mr. Trudel: That answers my question, Mr. Chairman. Now, in other words, if this railway line, which is now being studied in this bill, were not built, it would not be possible to develop the coal mine economically.

Mr. Paradis: I do not believe so.

Mr. Trudel: Another question. Have agreements been made with other railways—Canadian National and BC Hydro, I believe—for the transportation of this product either by the ton or per mileage? Do you have specific terms for a set ton mile or for a usage mile for the use of the other railways involved?

Mr. Paradis: If you allow me, I first want to say this: when you talk about the rate that will be charged for the transportation of coal, you mean a rate that has already been published, don't you?

Mr. Trudel: That is not my question. Have you signed contracts for the renting of the other railways lines?

Mr. Paradis: No, not yet. Right now, we are at the discussion stage.

Mr. Trudel: It has not yet been finalized.

Mr. Paradis: Not yet.

Mr. Trudel: Another question, Mr. Chairman, and this is my last question. In the bill it says that you intend to start building within two years and not later than within five years. Could the construction planned by B. C. Hydro cause some kind of hinderance if the additional line which is needed for transportation as far as Roberts Bank were not built?

Mr. Paradis: Absolutely not.

Mr. Trudel: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Mongrain.

Mr. Mongrain: I would like to ask Mr. Paradis what sort of evaluation has been made regarding the feasibility of the mine at mile 34? For how many years could coal be extracted, in view of the present situation?

[Text]

M. Paradis: En ce moment, nous avons prévu pouvoir extraire du charbon pendant une période de quinze ans, au rythme de trois millions de tonnes par année, donnant un montant total de 45 millions de tonnes.

Is that correct, Mr. Porter—that the present indications are that out of the Fording coal fields we could bring out 3 million tons a year for the next 15 years? Is that your understanding?

Mr. Porter: That is correct, Mr. Paradis. It is our assessment of the assured reserve and, of course, there is potential beyond that.

Mr. Paradis: There is potential beyond that.

M. Mongrain: Monsieur le président, ma remarque n'est peut-être pas un accord avec les idées que j'ai émises, mais je voudrais faire remarquer à M. Paradis que nous avons un système d'interprétation ici et il n'a pas à traduire tout ce qui se dit; nous avons des interprètes qui traduisent immédiatement toutes nos paroles.

Maintenant, j'aurais une autre question. Monsieur Paradis, pourriez-vous dire à ce Comité à quelle époque ou à peu près à quelle date le Canadien-Pacifique a acquis des intérêts dans ce *coal deposit* situé au mille 34 dans le nouveau développement?

M. Paradis: Je ne saurais être très précis, mais je sais que *Canadian Pacific Oil and Gas*, qui est une compagnie subsidiaire du CPR, avait des intérêts depuis... En fin de compte, je pense que cette compagnie a été formée en société en 1957, je ne saurais être précis.

M. Mongrain: Mais pourriez-vous préciser davantage? Est-ce que cela date de dix, quinze ou vingt ans, ou de l'époque où le Canadien-Pacifique a commencé à construire sa ligne qui va jusqu'à Vancouver?

M. Paradis: C'est récent, c'est très récent.

M. Mongrain: Merci, monsieur le président.

• 1155

The Chairman: Mr. Barnett.

Mr. Barnett: Mr. Chairman, I would like to inquire what the estimated cost of the construction of the 34-mile branch line is.

Mr. Paradis: It is \$9.5 million; close to \$10 million—the construction of the railway line alone. It has nothing to do with the eventual construction of the plant.

[Interpretation]

Mr. Paradis: At the present time, we expect to be able to extract coal for 15 years, at a rate of 3 million tons a year, for a total amount of 45 million tons.

M. Paradis: Monsieur Porter, est-ce exact que selon les indications actuelles pour les gisements de Fording nous pourrions extraire 3 millions de tonnes par année pour les 15 prochaines années?

M. Porter: C'est exact, monsieur Paradis. C'est notre évaluation des réserves certaines, et il y a encore un potentiel au-delà.

M. Paradis: Il y a un potentiel au-delà.

Mr. Mongrain: Mr. Chairman, my remarks are perhaps not exactly in line with the ideas I brought forth, but I would like to indicate to Mr. Paradis that we have an interpretation system here and he does not have to translate everything that is said. We have interpreters who immediately translate everything we say.

Now, I have another question. Mr. Paradis, could you tell the Committee when, approximately, Canadian Pacific acquired interests in the coal deposits at mile 34, in the new development?

Mr. Paradis: I could not be very accurate about this, but I know that Canadian Pacific Oil and Gas, which is a branch of CPR, had interests there since—well, I think that company was incorporated in 1957, but I am not exactly sure.

Mr. Mongrain: But could you be more specific?

Does this go back 10, 15 or 20 years, or was it when Canadian Pacific started building its line to Vancouver?

Mr. Paradis: It is quite recent.

Mr. Mongrain: Thank you, Mr. Chairman.

Le président: Monsieur Barnett.

M. Barnett: Monsieur le président, je voudrais savoir quel est le coût prévu pour la construction de l'embranchement de 34 milles.

M. Paradis: Il s'agit de 9.5 millions à 10 millions de dollars pour la construction du chemin de fer seul. Cela n'a rien à voir avec la construction de l'usine, bien entendu.

[Texte]

Mr. Barnett: Does the railway foresee the use of the line for any traffic other than the carrying of the coal from this mine or any potential mines in the area?

Mr. Paradis: If you will permit me, I will ask Mr. Allison to answer that question.

Mr. Allison: At the moment, of course, it is for coal. There could be some lumbering up that Valley and there could be some log movement out of there. In addition, there are some property owners up the Valley who could develop coal properties in the future. However, I do not think that they have progressed very far with any studies along those lines.

Mr. Barnett: Are these prospects between the present mining development and the junction with the Crowsnest line, or are they further up the Valley?

Mr. Allison: There is one further up with potential.

Mr. Barnett: From what I see of the map and from what I know of the area, you are moving this line into what is now an unsettled or uninhabited area.

Mr. Allison: Yes. Very much so, sir.

Mr. Barnett: As I understand it, the plan is to operate large unit trains with special...

Mr. Allison: Yes, sir. The export coal is moved by unit trains out of there to the coast.

Mr. Barnett: What route does the railway plan to follow from the branch line through to the coast with the unit trains?

Mr. Allison: It would move west through Fernie and Colvalli and up the Columbia Valley through Golden and then west through Revelstoke and Kamloops, North Bend, Mission City and then over the route proposed to Robert's Bank.

Mr. Barnett: In other words, you are moving toward your main lines.

Mr. Allison: Yes, sir.

Mr. Barnett: Will there be involved any reconstruction or upgrading of other existing lines in order to carry this kind of train?

Mr. Allison: Yes. Particularly our Windermere subdivision, which goes up the Columbia Valley.

[Interprétation]

M. Barnett: Est-ce que le chemin de fer envisage l'utilisation du chemin de fer pour d'autres trafics que le transport de charbon de cette mine ou peut-être d'autres mines de la région?

M. Paradis: Si vous me permettez, je vais demander à monsieur Allison de répondre à cette question.

M. Allison: En ce moment, il est destiné au transport du charbon. Il se peut qu'il y ait de l'exploitation forestière dans cette vallée, on pourrait donc transporter les billes. Et ensuite il y a des propriétaires dans le nord de la vallée qui pourraient éventuellement extraire du charbon, mais je ne sais pas où en sont les études d'exploration, mais je crois que ce n'est pas allé très loin.

M. Barnett: Est-ce qu'il y a des sites en perspective entre l'emplacement de la mine et la jonction avec la ligne principale, ou sont-ils plus loin?

M. Allison: Il y en a un plus loin, qui offre un potentiel.

M. Barnett: D'après ce que je vois sur la carte, et ce que je connais de la région, cette ligne se rend dans une région inhabitée?

M. Allison: Oui, tout à fait.

M. Barnett: Si j'ai compris, on projette d'utiliser des grands trains homogènes qui iront jusqu'à la côte.

M. Allison: Oui, on transporte le charbon jusqu'à la côte par train homogène.

M. Barnett: Quelle est la route qu'envisage le chemin de fer à partir de l'embranchement jusqu'à la côte?

M. Allison: Vers l'ouest via Fernie et Colvalli jusqu'à la vallée de la Columbia, via Golden, à l'ouest via Revelstoke, Kamloops, North Bend, Mission City et ensuite par le chemin proposé pour aller à Roberts Bank.

M. Barnett: Autrement dit, vous vous dirigez vers les voies principales.

M. Allison: Oui.

M. Barnett: Est-ce qu'il y aura une reconstruction ou une amélioration d'autres lignes afin de transporter ce genre de train?

M. Allison: Oui, surtout la subdivision de Windermere qui passe par la vallée de la Columbia.

[Text]

Mr. Barnett: Has the Railway placed any estimate on the cost of what that program will be?

Mr. Allison: Just in round figures, it is in the neighbourhood of \$2 million.

The Chairman: Mr. Rose.

Mr. Rose: I would like to ask the witnesses, Mr. Chairman, about the threat to the wildlife in the area. I believe that Mr. Paradis said there was not any. Do I quote you correctly?

Mr. Paradis: You were speaking of the branch line that we were going to construct to serve Fording Coal, which is 670 miles away from where people have been suggesting that there would be a threat to wildlife in the lowlands in the southwestern part of British Columbia. That is why I was saying that the construction had nothing to do with it.

Mr. Rose: No, Mr. Paradis, I am quite familiar with the Fraser Valley situation since that is where I come from, but at the moment, since we are considering Clause 1, I was most interested in what you had to say about the effects of this rail line through an uninhabited area known as Elk Valley to the Fording Coal operations.

Mr. Allison: Sir, if I might answer that, about two weeks ago I went up the Columbia Valley on our present rail line there and it was a most enjoyable trip. The wildlife was inside the railway fence and there was lots of it. It was a most pleasant trip and I do not see that there would be any difference on this proposed 34-mile branch line.

Mr. Rose: You did say that there had been lumbering going on there and that there was a possibility for fur. This is going to change the whole character of that region. Certainly you are going to have a townsite at your mine as well. Are you not?

• 1200

Mr. Allison: As you might say exists up the Columbia Valley such as at Windermere and these places.

Mr. Rose: Yes. What is the total acreage involved in all these contracts in that whole general area for the extraction of coal resources?

Mr. Allison: That is Fording Coal?

Mr. Rose: No. I was thinking of all the contracts. The fact that there is a great investment in railways here indicates to me

[Interpretation]

M. Barnett: Est-ce que vous avez une idée du coût de ce programme?

M. Allison: Environ 2 millions de dollars, en chiffres ronds.

Le président: Monsieur Rose.

M. Rose: J'aimerais interroger le témoin, sur la menace à la faune de la région. Je pense que M. Paradis a dit qu'il n'y en avait pas. Est-ce que j'avais bien compris?

M. Paradis: Vous parliez de l'embranchement que nous allions construire pour desservir la Fording Coal qui est à 670 milles de l'endroit où les gens prétendent qu'il y aura une menace à la faune dans les plaines de la partie sud-ouest de la Colombie Britannique. C'est pour cela que je vous disais que notre projet n'avait rien à voir.

M. Rose: Non, monsieur Paradis, je connais fort bien la situation de la vallée du Fraser puisque je viens de là, mais puisque nous étudions l'article 1, je suis très intéressé par ce que vous aviez à dire concernant les effets de ce chemin de fer à travers une région inhabitée, soit la vallée Elk, pour atteindre l'exploitation de la Fording Coal.

M. Allison: Si vous me permettez de répondre, il y a environ deux semaines je suis allé dans la vallée de la Colombie sur les voies de chemin de fer actuelles et c'était vraiment un voyage très agréable. On voyait beaucoup de faune à l'intérieur de l'enceinte du chemin de fer. Et je ne vois pas pourquoi il en serait autrement pour cet autre embranchement de 34 milles.

M. Rose: Vous aviez dit qu'on faisait de l'exploitation forestière et qu'on voulait faire le commerce des fourrures. Cela pourrait changer tout à fait la nature de la région. Vous allez certainement avoir une ville à l'emplacement de la mine aussi, n'est-ce pas?

M. Allison: Comme il y en a dans la vallée de la Colombie, comme Windermere et autres endroits.

M. Rose: Oui. Quelle est la superficie totale impliquée par ces contrats pour l'extraction des ressources de charbon dans cette région?

M. Allison: Le charbon de Fording?

M. Rose: Non. Je songeais à tous les contrats. Comme il y a de gros investissements dans les chemins de fer, je suppose qu'il y a

[Texte]

that there must be a great number of other interests in there. It is hardly logical to expect that this expense and this investment would be undertaken for one relatively small deal like Kaiser plus Fording. Have you any idea?

Mr. Allison: It is large, but acreagewise I would not want to make an estimate.

Mr. Rose: It involves something like 80 square miles, sir, or 51,000 acres, and I think the concern of many people, since we have had the experience of devastation in Kentucky and West Virginia, is that this is no small operation. What this Committee is dealing with at the moment is the key to not only employment but the devastation of a substantial portion of the southeast corner of British Columbia.

Mr. Paradis: I am sure you are aware that at its last session, the legislature of British Columbia adopted two bills. One, the Coal Mines Regulation Act which was in effect for some years was repealed and replaced by a new act.

In that particular Coal Mines Regulation Act, there is ample provision for control to be exercised by the B.C. authorities with regard to surface mining. Section 8 of this Act consists of some 15 paragraphs and from the very moment that the planning is done, not after the mining is started but from the planning right through the whole operation there is provision I repeat, ample provision for control and supervision to be exercised by the provincial authorities.

Mr. Rose: Sir, you place a great deal more confidence in the provincial authorities than I personally share. However, that is aside from the point. What kind of a mining operation is this did you say?

Mr. Paradis: Surface mining.

Mr. Rose: Surface mining and this is an euphemism for strip mining really; is it not?

Mr. Paradis: It is a nicer word.

Mr. Rose: Could I ask you, as you have a much more compete knowledge of this provincial act than I, what obligations do Fording and other coal companies have in an attempt to restore the area once a mining operation is complete?

[Interprétation]

aussi d'autres intérêts en cause. Il est difficile d'imaginer que de telles dépenses et de tels investissements seraient faits pour une affaire aussi peu importante que Fording et Kaiser. Avez-vous une idée?

M. Allison: C'est assez grand mais quant à la superficie je ne voudrais pas risquer un chiffre.

M. Rose: Je crois qu'il y a environ 80 milles carrés, ou 51,000 acres en cause. Et je pense que bien des gens s'imaginent, comme il y a déjà eu de la dévastation au Kentucky et dans l'ouest de la Virginie, que c'est une exploitation importante. Le Comité étudie présentement la clé non seulement de l'emploi mais de la dévastation d'une grande partie du sud-est de la Colombie-Britannique.

M. Paradis: Si vous me le permettez, monsieur, je suis sûr que vous savez qu'à la dernière session, l'Assemblée législative de la Colombie-Britannique a adopté deux bills dont l'un visait la Loi sur le règlement des mines de charbon qui était en vigueur depuis un certain nombre d'années; elle a été abrogée et remplacée par une nouvelle loi.

Et, dans cette Loi sur le règlement des mines de charbon, il y a de nombreuses dispositions pour que le contrôle soit exercé par les autorités de la Colombie-Britannique quant à l'exploitation des mines à ciel ouvert. Et, à l'article 8 de cette loi, il y a environ 15 alinéas, et du moment que la planification commence non pas après, mais dès qu'on commence à élaborer les plans et tout au long de l'exploitation, il y a de nombreuses dispositions pour que les autorités provinciales exercent le contrôle et la surveillance.

M. Rose: Alors vous avez beaucoup plus confiance aux autorités provinciales que moi! Mais, c'est une autre question. De quel type d'extraction minière s'agit-il?

M. Paradis: De l'extraction à ciel ouvert.

M. Rose: C'est donc un euphémisme pour l'extraction en surface.

M. Paradis: C'est une expression plus jolie.

M. Rose: Comme vous avez des connaissances beaucoup plus grandes que moi de cette loi provinciale, puis-je me permettre de vous demander quelles sont les engagements des entreprises minières pour remettre la région en état lorsque les opérations minières sont terminées?

[Text]

Mr. Paradis: As I say, because of this new Act, there are obligations galore imposed upon them before, during and after the mining. If I may, I will read you just the first paragraph of Section 8. There are some 14 paragraphs that follow but this is the gist of it:

8(1) It is the duty of every owner, agent, or manager of a surface mine to institute and carry out a programme for the protection and reclamation of the surface of the land and watercourses affected thereby, and, on the discontinuance or abandonment of a surface mine, to undertake and complete the programme to leave the land and watercourses in a condition satisfactory to the minister; and such a programme shall be submitted to and approved by the minister as hereinafter provided.

The 14 subsequent paragraphs are complementary to paragraph (1) and indicate in detail how the provincial authorities will propose to exercise this control and supervision.

Mr. Rose: Is the Fording Coal Company obligated in any way to protect... As

• 1205

undoubtedly the watershed is going to be disturbed by this vast operation, are there any regulations or any obligations on the part of any coal company to concern itself with the possible pollution of the various drainage areas?

The Chairman: I think you are getting away from the subject, Mr. Rose, on these questions.

Mr. Paradis: I am not familiar enough with the new Act, Mr. Rose, to be able to answer your question but I can say this. I have read Section 8 and it appears to me that they could not have added to it in order to exercise this complete control that I speak of.

Mr. Rose: What royalties does the Fording Coal company pay in that area?

The Chairman: That has nothing to do with the Bill, Mr. Rose; keep to the Bill.

Mr. Paradis: I do not know.

Mr. Rose: I happen to know and it happens to be 50 cents an acre.

Mr. Paradis: Why do you not tell me, Mr. Rose?

[Interpretation]

M. Paradis: Comme je l'ai dit, à cause de ce nouveau bill, il y a énormément d'obligations qui leur sont imposées avant, pendant et après les opérations minières. Si vous me le permettez, je vous donnerai lecture d'un paragraphe de l'article 8. Il y en a quatorze autres, mais c'est le plus important:

8(1) C'est le devoir de tout propriétaire, ou agent, ou gérant d'une exploitation à ciel ouvert, de mettre au point et de réaliser un programme pour protéger et réclamer le sol et les cours d'eau touchés, et lorsqu'il abandonne une exploitation à ciel ouvert, d'entreprendre et de réaliser un programme pour laisser le sol et les cours d'eau en un état satisfaisant aux yeux du ministre; et ce programme sera soumis à l'approbation du ministre comme il est prévu plus loin.

Les 14 autres alinéas complètent le premier et indiquent en détail comment les autorités provinciales exerceront le contrôle et la surveillance.

M. Rose: Est-ce que la compagnie *Fording Coal* est obligée d'une façon ou d'une autre à protéger... Comme cette exploitation nuira certainement au bassin hydrique, est-ce qu'il y a des règlements ou des obligations de la part des sociétés de charbon de se préoccuper de la pollution possible des cours d'eau de la région.

Le président: Je crois que vous vous éloignez du sujet, monsieur Rose.

M. Paradis: Je ne connais pas assez bien la nouvelle Loi pour répondre à votre question, monsieur Rose, mais j'ai lu l'article 8 et il me semble qu'on ne pouvait pas y ajouter autre chose pour assurer le contrôle complet dont je parle.

M. Rose: Quels sont les droits payés par la compagnie dans cette région?

Le président: Ceci n'a rien à voir à la question, monsieur Rose. Tenez-vous-en au bill, je vous prie.

M. Paradis: Je ne le sais pas.

M. Rose: Moi je le sais et c'est 50c. l'acre.

M. Paradis: Pourquoi ne me le dites-vous pas, M. Rose.

[Texte]

Mr. Rose: My particular concern here is with this whole operation. I am not convinced it is in the best interests of British Columbia. In Kentucky similar operations are paying \$25 an acre royalty and I think it is the duty of this Committee and me, as an elected member, to make certain at the interests of the people of the province are looked after. This is why we have these hearings.

The Chairman: This is not the duty of the Committee at all, Mr. Rose.

Mr. Rose: I have seen that the rules here are interpreted rather broadly from time to time...

Mr. Givens: Liberally.

Mr. Rose: Liberally...that is your word.

Mr. Barnett: If the railway does not build a railway why there will no be any coal moved out of there, Mr. Chairman.

The Chairman: Order please.

Mr. Clermont: But the federal government will be blamed for the unemployment.

Mr. Rose: That is right.

Mr. Clermont: Yes. You do not want to build the railroad, but you will blame us for the unemployment. As usual, you want to be on both sides.

The Chairman: Order, please. Are you finished with our questions Mr. Rose?

Mr. Rose: For now.

Mr. Chairman: Are there any further questions gentlemen?

Clauses 2 to 4 inclusive agreed to.

Preamble agreed to.

Title agreed to.

The Chairman: Shall I report the Bill?

Some hon. Members: Agreed.

Mr. Rose: Mr. Chairman, on a point of order. I have never seen you move with such tremendous efficiency as you have this morning. I would like to compliment...

The Chairman: Thank you. Is that a compliment?

Mr. Rose: I would like to compliment you for establishing a new record. We got past Clause 3 so fast I did not even have a chance

[Interprétation]

M. Rose: Eh bien, ce sont toutes ces opérations qui me préoccupent. Je ne suis pas convaincu que ce soit dans l'intérêt de la province. Au Kentucky, on paie des redevances de \$25 l'acre, pour des opérations semblables, et je pense qu'il faut s'assurer que les intérêts des gens de la province sont protégés.

C'est pour ça que nous avons des audiences comme celle-ci.

Le président: Ce n'est pas là du tout la fonction du Comité, M. Rose.

M. Rose: Eh bien, je pense que les règlements sont interprétés d'une façon assez libérale.

M. Givens: Libérale!

M. Rose: «Libérale», c'est votre mot!

M. Barnett: Eh bien, s'il n'y a pas de chemins de fer, il n'y aura pas d'extraction de charbon non plus.

Le président: A l'ordre, je vous prie.

M. Clermont: Mais le gouvernement fédéral sera blâmé pour le chômage.

M. Rose: C'est exact.

M. Clermont: Oui. Vous ne voulez pas construire le chemin de fer, mais vous nous blâmez pour le chômage, comme à l'accoutumée. Vous voulez être des deux côtés.

Le président: Avez-vous fini de poser les questions, monsieur Rose?

M. Rose: Oui, pour le moment.

Le président: Y a-t-il d'autres questions, messieurs?

Les articles 2 à 4 inclusivement sont adoptés?

Le préambule est adopté?

Le titre est adopté?

Le président: Dois-je faire rapport du bill à la Chambre?

Des voix: D'accord.

M. Rose: Monsieur le président, j'en appelle au Règlement. Je ne vous ai jamais vu faire quelque chose d'aussi efficace. Je tiens à vous féliciter.

Le président: Merci. Est-ce un compliment?

M. Rose: Je dois vous féliciter pour un nouveau record. On a adopté l'article 3 si vite, que je n'ai même pas eu le temps d'ajus-

[Text]

to adjust my hearing aid. Is it not possible for anyone to ask any questions on Clause 3 at this time?

The Chairman: Yes, we will allow you Mr. Rose. It is passed but if the Committee agrees, I am in the hands of the Committee. Does the Committee agree that we will come back to Clause 3 for Mr. Rose?

An hon. Member: For a brief question.

An hon. Member: On all clauses?

The Chairman: No, one clause. Clause 3.

Mr. Rose: Well, all right, I am going to begin with a question of privilege... I have forgotten the man's name...

The Chairman: Order, please. I will allow you to put your question on Clause 3 Mr. Rose.

Mr. Clermont: My name is Gaston Clermont, member for Gatineau and I am not ashamed of...

Mr. Rose: I was going to say, Mr. Chairman, that I did not indicate that I was against the building of the rail line. All I said was that I was concerned that the best interest of the public was concerned. I know that this has been a poverty-stricken area of British-Columbia. There is no question in my mind about that, but I think it is our duty here regardless of any kind of snide remarks from the sidelines to make certain that we have all the facts before us because that is why we have a committee and there is no other reason for it.

For an hon. member to suggest that I am trying to be on both sides of a particular issue I think is grossly unfair and I would like to say that. Now, I would like to get back to Clause 3.

• 1210

Mr. Clermont: Monsieur le président, au sujet de cette question de privilège. Je crois que vous aviez raison de demander à M. Rose de s'en tenir au bill, parce que les ressources naturelles sont de juridiction provinciale et non fédérale. M. Rose posait des questions concernant les ressources naturelles.

Le président: Très bien.

Mr. Clermont: Ce qu'il pense de moi me laisse froid.

Mr. Rose: I will ignore that exchange, Mr. Chairman. There are all kinds of examples of overlapping of jurisdiction—this is one of

[Interpretation]

ter mon appareil! Est-ce possible de poser des questions sur l'article 3?

Le président: Oui, nous vous le permettons, M. Rose. L'article a été adopté, mais si les membres du Comité sont d'accord, on peut revenir sur l'article 3 pour M. Rose.

Une voix: Une question très brève.

Une voix: Sur tous les articles?

Le président: Non, seulement sur l'article 3.

M. Rose: D'abord, une question de privilège.

Le président: Je vous permets de poser des questions sur l'article 3.

M. Clermont: Je m'appelle Gaston Clermont, député de Gatineau, et je n'ai nullement honte de...

M. Rose: J'allais justement affirmer, monsieur le président que je n'ai pas dit que je m'opposais à la construction du chemin de fer: J'ai dit tout simplement qu'il faut plutôt tenir compte des meilleurs intérêts du public. Je sais qu'il s'agit d'une région très pauvre de la Colombie-Britannique; il n'y a pas le moindre doute à mon avis, là-dessus. Mais quelles que soient les observations que l'on fasse ici, je crois qu'il est de notre devoir de s'assurer de tous les faits. C'est pour cela que nous avons un comité, et c'est l'unique raison.

Si un député dit que je suis des deux côtés, je pense que c'est injuste, et je veux que vous le sachiez. Maintenant, j'aimerais revenir à l'article 3.

Mr. Clermont: Mr. Chairman, on that point of privilege, I think you were right to ask Mr. Rose to discuss the Bill only, because national resources come under the jurisdiction of the provinces and not of the federal government. Mr. Rose was asking questions regarding natural resources.

The Chairman: Very well.

Mr. Clermont: I could not care less what he thinks of me.

M. Rose: Eh bien, je vais passer cela sous silence, monsieur le président. Il y a toutes sortes d'exemples de chevauchement des

[Texte]

them—when it comes to transport into an area of resources. Anyway Clause 3 states:

The Company, upon such terms and conditions as are agreed upon by the directors of the respective companies, may enter into an agreement to purchase an interest in and may operate its trains over such lines of railway as the British Columbia Hydro and Power Authority may construct in the province of British Columbia...

Is there any information that the witnesses can give me about an agreement? Has this agreement been consummated?

An hon. Member: That question has been posed.

Mr. Rose: Oh, the question was asked before. I am sorry, sir; perhaps I did not have my hearing aid on.

Mr. Paradis: You realize, sir, that we cannot enter into an agreement with B.C. Hydro before we are authorized by Parliament to do so. That is why we are here today.

Mr. Rose: Sir, with respect, you must have some idea of what kind of agreement you are going to enter into.

Mr. Paradis: On broad lines I can say that four railways will join in this rail route to Roberts Bank: Canadian National, Canadian Pacific, B.C. Hydro and the Great Northern Railway. The only railway that is going to construct any part of this rail route is B.C. Hydro, with the authorization they have secured from the provincial authorities of British Columbia.

When you say "What will be the terms", that is why we had to indicate that we do not know what they will be. There will have to be an *entente* between all the railways concerned. I am sure that Canadian National will purchase part of the lines that will be constructed by B.C. Hydro, and I am quite sure that the Great Northern will also be a partner in the last link, the 14 miles that carry to the port itself. But the terms I cannot define.

Mr. Rose: That is what I was interested in, sir. I agree with you—and I am quite convinced—that all rail lines in the lower Fraser Valley—and there are now four of them—will be most interested in having access to Roberts Bank. We have been through this hassle all fall and have been, I feel, similarly inhibited

[Interprétation]

compétences, et en voilà un qui concerne le transport et les ressources naturelles.

De toute façon l'article 3 porte, et je cite:

La Compagnie, selon les modalités acceptées par les administrateurs des compagnies respectives, peut conclure un accord concernant l'achat d'un intérêt dans les trains et mettre ses trains en service sur les lignes ferroviaires que la British Columbia Hydro and Power Authority peut construire dans la province de la Colombie-Britannique...

Le témoin pourrait-il me parler d'une entente? L'entente a-t-elle existé, a-t-elle été conclue?

Une voix: Cette question a déjà été posée.

M. Rose: La question a en effet déjà été posée.

M. Paradis: Vous vous rendez compte, monsieur, qu'on ne peut conclure une entente avec la BC Hydro si le Parlement ne nous y autorise pas. C'est pourquoi nous sommes ici aujourd'hui.

M. Rose: Monsieur, sauf votre respect, vous devez quand même savoir quelle entente vous devez conclure.

M. Paradis: En termes généraux, je peux dire que quatre compagnies de chemins de fer uniront leurs efforts pour établir la liaison par chemin de fer vers Roberts Bank: le National-Canadien le Pacifique Canadien, la BC Hydro, et les chemins de fer du Nord. La seule compagnie qui construira une partie de ce chemin de fer, est la BC Hydro avec l'autorisation qu'elle a obtenue du gouvernement de la Colombie-Britannique.

Lorsque vous dites «quelles seront les conditions», et c'est la raison pour laquelle il nous fallait indiquer que nous ne savons pas ce que ces conditions seront. Toutes les compagnies de chemins de fer devront s'entendre. Je suis sûr que le National-Canadien achètera une partie des lignes qui seront construites par le BC Hydro; et, pour ce qui est des 14 derniers milles pour aller jusqu'au port, je suis sûr que la Great Northern sera un partenaire. Mais, je ne connais pas les conditions.

M. Rose: C'est ce que je voulais savoir, monsieur. Je suis d'accord et je suis convaincu que tous les chemins de fer dans le bas de la vallée du Fraser voudraient tous avoir accès à Roberts Bank. Nous avons étudié cela tout l'automne dernier, je sens qu'on m'empêche un peu d'avoir les renseignements

[Text]

in getting the basic information we need on the various agreements and even on the routes.

You have a route here, but it is rather vague. I do not know what it does in terms of communities that I happen to represent, such as Langley Prairie. However, as you point out, all you are concerned about is running rights over this line, and if I have a disagreement it is with B.C. Hydro at the moment.

The Chairman: Thank you.

Mr. Barnett: May I ask just one question? I am just interested in this question of purchase.

I had understood from various reports that arrangements are being worked out for operating rights for CPR, CNR and Great Northern. Am I to understand that the other three railways expect to have an actual share interest?

Mr. Paradis: In the three small links indicated in red on the plan, which will be constructed by B.C. Hydro.

Mr. Barnett: In other words, these three small links will, in effect, be a railway system separate from the other railway operations of B.C. Hydro?

Mr. Paradis: What has already been constructed, indicated in blue on the plan, remains B.C. Hydro; but we are now falling into Clause 4 of the bill, Mr. Barnett, and we seek only running rights over that portion.

You will see that in Clause 3 we ask for authority to purchase and operate trains over the three links indicated in red on the plan, and in Clause 4 we ask for running rights over the line already constructed by B.C. and indicated in blue on the plan.

Mr. Barnett: What I find rather intriguing is that Canadian Pacific Railway is going to acquire a share interest in the Crown corporation, B.C. Hydro.

Mr. Paradis: That is so.

• 1215

Mr. Allison: On the new track to be constructed, sir, we will be joint owners.

Mr. Barnett: The new track, in effect, will be in joint ownership.

Mr. Allison: The new track to be built.

[Interpretation]

essentiels dont nous avons besoin sur les divers accords et même pour ce qui est des parcours.

Vous avez un parcours ici, mais c'est plutôt vague. Je ne sais ce que cela représente pour les circonscriptions que je représente, comme Langley Prairie. En tout cas, comme vous l'avez dit, tout ce qui vous intéresse c'est les droits de parcours sur un autre réseau, et si je ne suis pas d'accord en ce moment c'est avec la BC Hydro.

Le président: Merci.

M. Barnett: Puis-je poser une autre question, s'il vous plaît? Je m'intéresse à cette question d'achat. D'après certains rapports, j'avais compris que des dispositions étaient prises en vue d'obtenir des droits d'exploitation pour le Pacifique-Canadien, le National-Canadien et le Great Northern. Dois-je conclure que les trois autres compagnies de chemins de fer s'attendent à une part des intérêts?

M. Paradis: Dans les trois petites régions indiquées en rouge, sur la carte, qui seront construites par le BC Hydro.

M. Barnett: Autrement dit, ces trois petits embranchements constitueront, en fait, un réseau de chemin de fer distinct des autres exploitations ferroviaires de la BC Hydro?

M. Paradis: Ce qui a déjà été construit et qui est indiqué en bleu sur la carte, appartient encore à la BC Hydro; mais, nous revenons à l'article 4 du bill, monsieur Barnett, et nous demandons tout simplement des droits de passage, ou droits de circulation sur cette partie-là. Vous verrez qu'à l'article 3 nous demandons des droits d'acquisition et d'exploitation des trois tronçons indiqués en rouge sur la carte, et à l'article 4, nous demandons des droits de circulation sur la ligne déjà construite par la Colombie-Britannique, et qui est indiquée en bleu sur la carte.

M. Barnett: Ce qui me semble plutôt étrange c'est que les chemins de fer du Pacifique-Canadien vont acquérir une part des intérêts dans la société de la Couronne, la B.C. Hydro?

M. Paradis: C'est ça.

M. Allison: Sur la nouvelle ligne qui sera construite, nous serons propriétaires conjoints.

M. Barnett: La nouvelle voie sera en fait une propriété conjointe.

M. Allison: La nouvelle voie que l'on doit construire.

[Texte]

Mr. Barnett: You will have running rights over the existing lines?

Mr. Allison: That is right; and on new trackage we will be joint owners, if this is approved, sir.

Mr. Barnett: This means that you are going to have a share interest in these particular sections of railway?

Mr. Allison: That is right.

Mr. Barnett: But that does not involve becoming shareholders in B.C. Hydro, as such, does it?

Mr. Paradis: Oh, no.

Mr. Barnett: I was wondering. Have you any information on the proposed division of ownership among the four railways involved?

Mr. Paradis: I have not, sir. So far it is an undivided interest among the four participants. I do not know what the proportion will be.

Mr. Mahoney: I find this matter of ownership interesting. Is the title to these three sections of line to be vested in a completely separate company, or is this to be a joint tenancy of the four railway companies? Perhaps that has not yet been decided?

Mr. Paradis: It is not definite yet, Mr. Mahoney. That is why you will find under Clause 3 the words "on such terms and conditions as may be agreed upon".

I do not think that a separate company will be formed, no. I am sure B.C. Hydro will consider it as part of their line, but they are entitled, under their own Act, as well as under the Railway Act of the Province of British Columbia, to sell in part, or in whole, any of their rail line.

Mr. Barnett: You realize that a great deal of concern in Western Canada has centered around the fact that the government of British Columbia, rather than the federal government, is going to be controlling the outlet for many of the resources of the Prairie Provinces. Effectively, Roberts Bank is a bulk port.

In discussing these three sections of line again, and the type of arrangement you are going to enter into, will Canadian National, Canadian Pacific and Great Northern have some management responsibilities and management rights over those lines? Is this the type of arrangement you envisage?

[Interprétation]

M. Barnett: Vous aurez des droits de passage sur les voies déjà existantes?

M. Allison: C'est exact; et si cela est approuvé, nous serons propriétaires conjoints du nouveau tronçon.

M. Barnett: Cela veut dire que vous aurez une part d'intérêt dans ces tronçons en particulier?

M. Allison: C'est exact.

M. Barnett: Mais cela ne veut pas dire que vous devenez actionnaire dans la B.C. Hydro comme tel, n'est-ce pas?

M. Paradis: Oh, non.

M. Barnett: Je me demandais si vous saviez quelque chose au sujet d'un projet de répartition de la propriété entre les quatre compagnies de chemins de fer en question?

M. Paradis: Non je n'en ai pas. Il s'agit, jusqu'ici, d'intérêts indivisés parmi les quatre participants. Je ne sais quelle en sera la proportion.

M. Mahoney: Je trouve cette question de propriété intéressante. Est-ce que ces trois tronçons de lignes appartiendront à une compagnie tout à fait distincte ou s'agira-t-il de propriété conjointe entre les quatre compagnies? On n'en a pas encore décidé peut-être?

M. Paradis: Cela n'est pas encore décidé, monsieur Mahoney. C'est pourquoi vous trouverez à l'article 3 du projet de loi la mention «selon les conditions qui seront fixées.»

Je ne pense pas que l'on créera une compagnie distincte. Le BC Hydro la considérera comme étant une partie de leur voie, mais conformément à la loi provinciale, et conformément à la loi des chemins de fer de la Colombie-Britannique, ils ont le droit de vendre en tout ou en partie un tronçon quelconque de leur chemin de fer.

M. Barnett: Je pense que vous vous rendez compte que dans l'Ouest du pays, on s'est beaucoup préoccupé du fait que c'est le gouvernement de la Colombie-Britannique, au lieu du gouvernement fédéral qui contrôlera les débouchés pour les ressources des provinces des Prairies. En réalité, Roberts Bank est un port de chargement en vrac. En discutant de ces trois tronçons de lignes et le genre d'entente qui sera conclue, je me demande si le National Canadien, le Pacifique Canadien et la *Great Northern* obtiendront des droits et responsabilités de gestion sur ces lignes?

Est-ce là le type d'entente que vous prévoyez?

[Text]

Mr. Paradis: I would think so. To what extent...

Mr. Allison: This really provides us with uninhibited access to Roberts Bank and it will be operated under what we call, in accordance with the uniform code of operating rules, centralized train control, which is really the most flexible you can get. As I say, it really provides all railways with uninhabited access.

Mr. Mahoney: Where lies the responsibility for approving the rate structure, sir, for freight carried over these sections of line? Is it with the Canadian Transport Commission?

Mr. Paradis: Mr. Miller will answer that.

Mr. W. Miller (Personnel Manager, Pricing, Canadian Pacific Railway Company): The rate structure on traffic moving on and off that line will come under the jurisdiction of the Transport Commission by virtue of the fact that Canada National and Canadian Pacific are subject to their jurisdiction and could not act otherwise.

Mr. Mahoney: To the Prairies I think that is the important matter.

The Chairman: Mr. Rose, do you have a final question?

Mr. Rose: I have one brief question, comment or observation—whatever you choose to call it.

In view of what we have just said about the joint ownership of the lines, and following from that, we were informed that the Parliament of Canada had not jurisdiction over the routes because B.C. Hydro was an internal railroad. This was the position taken by the then minister of transport all during the fall. However, this bill seems to bring in, almost by the back door, a federal interest which was of extreme concern to us last fall. We were told that we had no right to question the route.

As there is joint ownership, does not the Transport Committee, as appointed by the Parliament of Canada, have a right to become involved in the selection of routes through the lower Fraser Valley?

• 1220

Mr. Paradis: Mr. Rose, that is a question of law on which I do not want to give any opinion. It was raised before the Senate Com-

[Interpretation]

M. Paradis: Oui, je le pense. Dans quelle mesure...

M. Allison: Cela nous donne vraiment libre accès à Roberts Bank et ce système fonctionnera en vertu de ce qu'on appelle conformément au code uniforme des règles d'exploitation—contrôle ferroviaire centralisé—ce qui est réellement le moyen le plus flexible que l'on puisse obtenir. Ceci donne vraiment libre accès à toutes les compagnies.

M. Mahoney: Et pour ce qui est de la structure tarifaire des cargaisons transportées sur ces tronçons, qui doit donc l'approuver? Est-ce la Commission canadienne des transports?

M. Paradis: M. Miller répondra à cette question.

M. W. Miller (Gérant du personnel, section de l'évaluation, Chemins de fer du Pacifique-Canadien): La structure tarifaire concernant le transport sur cette voie et ailleurs relèvera de la Commission canadienne des transports en vertu du fait que le CN et le CP sont soumis à cette compétence, et ne pourraient agir autrement.

M. Mahoney: Dans les cas des Prairies, je pense que c'est le point le plus important.

Le président: Avez-vous une dernière question? Monsieur Rose?

M. Rose: Oui, une brève petite question, commentaire ou observation (appelez ça comme vous le voudrez).

A la suite de ce qu'on vient de dire au sujet de la propriété conjointe des lignes de chemins de fer, on nous a dit que le Parlement du Canada n'avait aucune juridiction sur les itinéraires, puisque la B.C. Hydro était un chemin de fer intérieur.

C'est la position qui avait été adoptée par l'ancien ministre des Transports, l'automne dernier. Toutefois, le bill semble introduire par la petite porte, un intérêt fédéral qui nous a beaucoup préoccupés l'automne dernier. On nous avait dit que nous n'aurions aucun droit de contester l'itinéraire.

Étant donné la propriété conjointe, le Comité des transports nommé par le Parlement, n'a-t-il donc pas le droit de participer au choix des routes dans le bas de la rivière Fraser?

M. Paradis: Monsieur Rose, c'est un point de droit au sujet duquel je ne veux pas donner mon avis. On en a parlé au comité du

[Texte]

mittee. Time will tell. There is a question of conflict of jurisdictions again. I do not want to pass judgment on that.

The Chairman: I agree. Gentlemen, I think this ends the hearing of the Canadian Pacific Railway. I want to thank you very much, Mr. Paradis, and your staff.

Mr. Paradis: Thank you, Mr. Chairman.

• 1220

Le président: Monsieur Trudel?

M. Trudel: Une simple remarque avant que la réunion ne se termine, monsieur le président. Voulez-vous continuer et après cela...?

Le président: Allez, allez.

M. Trudel: Je voudrais faire une proposition, monsieur le président, à l'effet de nommer M. Mahoney vice-président du Comité.

The Chairman: Is it agreed by the Committee that Mr. Mahoney be reinstated in his function as the Vice-Chairman?

Some hon. Members: Agreed.

An hon. Member: Mr. Chairman, will there be a meeting this afternoon?

The Chairman: No, there will be no meeting. This is the end, and I want to thank the Committee for being present here this morning. Thank you.

[Interprétation]

Sénat. Le temps nous le dira. Il s'agit, une fois de plus, de juridictions contradictoires—je ne veux pas prononcer de jugement là-dessus.

Le président: Je comprends. Messieurs, ceci termine l'audience du Pacifique-Canadien. Je remercie beaucoup M. Paradis et son personnel.

M. Paradis: Merci, monsieur le président.

The Chairman: Mr. Trudel?

Mr. Trudel: I should like to make an observation before the meeting adjourns, Mr. Chairman. Would you like to go on, and then...

The Chairman: Go ahead.

Mr. Trudel: I should like to make a proposal, Mr. Chairman, to the effect that Mr. Mahoney be named Vice-Chairman of the Committee.

Le président: Le Comité consent-il à réintégrer M. Mahoney dans ses fonctions de vice-président?

Des voix: D'accord.

Une voix: Monsieur le président, y aura-t-il une réunion cet après-midi?

Le président: Non, il n'y en aura pas. C'est la fin des travaux et j'aimerais remercier les membres du Comité de leur présence ici ce matin. Merci.

OFFICIAL BILINGUAL ISSUE

FASCICULE BILINGUE OFFICIEL

HOUSE OF COMMONS

CHAMBRE DES COMMUNES

First Session

Première session de la

Twenty-eighth Parliament, 1968-69

vingt-huitième législature, 1968-1969

STANDING COMMITTEE
ON

COMITÉ PERMANENT
DES

TRANSPORT
AND COMMUNICATIONS

TRANSPORTS
ET DES COMMUNICATIONS

Chairman

H.-Pit Lessard

Président

MINUTES OF PROCEEDINGS
AND EVIDENCE

PROCÈS-VERBAUX ET
TÉMOIGNAGES

No. 28

JUNE 10, 1969,

JUNE 11, 1969,

JUNE 12, 1969,

JUNE 13, 1969,

JUNE 17, 1969.

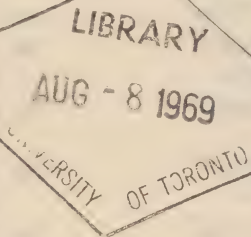
LE 10 JUIN 1969,

LE 11 JUIN 1969,

LE 12 JUIN 1969,

LE 13 JUIN 1969,

LE 17 JUIN 1969.



Respecting

Concernant

—Report to the House on the Transportation Problems of the Atlantic Provinces;

—Rapport à la Chambre concernant les problèmes de transport dans les provinces de l'Atlantique;

—Great Slave Lake line of Railway.

—Ligne ferroviaire du Grand Lac des Esclaves.

WITNESSES—TÉMOINS

(See Minutes of Proceedings)

(Voir Procès-verbaux)

STANDING COMMITTEE ON
TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

Chairman
Vice-Chairman

and Messrs.

Allmand,
²⁰ Baldwin,
²⁷ Bigg,
⁶ Breau,
²¹ Cadieu (*Meadow
Lake*),
²⁸ Crossman,

M. H.-Pit Lessard

²⁵ Douglas (*Assi-
niboia*),
Godin,
²⁹ Guay (*Lévis*),
²² Horner,
²³ Howe,
²⁴ Mahoney,

COMITÉ PERMANENT DES
TRANSPORTS ET DES
COMMUNICATIONS

President
Vice-président

et MM.

Nesbitt,
¹³ Perrault,
²⁶ Portelance,
Rose,
¹⁹ Skoberg,
¹² Trudel,
Turner (*London
East*)—(20)

(Quorum 11)

Le secrétaire du Comité,
Robert Normand,
Clerk of the Committee,

Pursuant to Standing Order 65 (4) (b)

- ¹ Mr. McGrath replaced Mr. Stewart (*Marquette*), on June 5, 1969.
- ² Mr. Perrault replaced Mr. Mahoney, on June 10, 1969.
- ³ Mr. Rock replaced Mr. Pringle, on June 10, 1969.
- ⁴ Mr. Guay (*Lévis*) replaced Mr. Osler on June 10, 1969.
- ⁵ Mr. Guay (*St-Boniface*) replaced Mr. Rock on June 10, 1969.
- ⁶ Replaced Mr. Crossman, on June 10, 1969.
- ⁷ Mr. McCleave replaced Mr. Howe, on June 11, 1969.
- ⁸ Mr. Carter replaced Mr. Peddle, on June 11, 1969.
- ⁹ Mr. Osler replaced Mr. Forget, on June 11, 1969.
- ¹⁰ Mr. Hymmen replaced Mr. Perrault, on June 11, 1969.

Suivant l'article 65 (4) b) du Règlement.

- ¹ M. McGrath remplace M. Stewart (*Marquette*), le 5 juin 1969.
- ² M. Perrault remplace M. Mahoney, le 10 juin 1969.
- ³ M. Rock remplace M. Pringle, le 10 juin 1969.
- ⁴ M. Guay (*Lévis*), remplace M. Osler, le 10 juin 1969.
- ⁵ M. Guay (*St-Boniface*), remplace M. Rock, le 10 juin 1969.
- ⁶ Remplace M. Crossman, le 10 juin 1969.
- ⁷ M. McCleave remplace M. Howe, le 11 juin 1969.
- ⁸ M. Carter remplace M. Peddle, le 11 juin 1969.
- ⁹ M. Osler remplace M. Forget, le 11 juin 1969.
- ¹⁰ M. Hymmen remplace M. Perrault, le 11 juin 1969.

- ¹¹ Mr. Cullen replaced Mr. Trudel,
on June 11, 1969.
- ¹² Replaced Mr. Hymmen,
on June 12, 1969.
- ¹³ Replaced Mr. Cullen,
on June 12, 1969.
- ¹⁴ Mr. Rock replaced Mr. Guay
(*St-Boniface*), on June 12, 1969.
- ¹⁵ Mr. Loiselle replaced Mr. Portelance,
on June 13, 1969.
- ¹⁶ Mr. Forget replaced Mr. Guay (*Lévis*),
on June 13, 1969.
- ¹⁷ Mr. Noël replaced Mr. Givens,
on June 13, 1969.
- ¹⁸ Mr. Yanakis replaced Mr. Rock,
on June 13, 1969.
- ¹⁹ Replaced Mr. Barnett,
on June 16, 1969.
- ²⁰ Replaced Mr. McCleave,
on June 16, 1969.
- ²¹ Replaced Mr. McGrath,
on June 16, 1969.
- ²² Replaced Mr. Nowlan,
on June 16, 1969.
- ²³ Replaced Mr. Carter,
on June 16, 1969.
- ²⁴ Replaced Mr. Loiselle,
on June 17, 1969.
- ²⁵ Replaced Mr. Noël,
on June 17, 1969.
- ²⁶ Replaced Mr. Yanakis,
on June 17, 1969.
- ²⁷ Replaced Mr. Thomas (*Moncton*),
on June 17, 1969.
- ²⁸ Replaced Mr. Osler,
on June 17, 1969.
- ²⁹ Replaced Mr. Forget,
on June 17, 1969.

- ¹¹ M. Cullen remplace M. Trudel,
le 11 juin 1969.
- ¹² Remplace M. Hymmen,
le 12 juin 1969.
- ¹³ Remplace M. Cullen,
le 12 juin 1969.
- ¹⁴ M. Rock remplace M. Guay
(*St-Boniface*), le 12 juin 1969.
- ¹⁵ M. Loiselle remplace M. Portelance,
le 13 juin 1969.
- ¹⁶ M. Forget remplace M. Guay (*Lévis*),
le 13 juin 1969.
- ¹⁷ M. Noël remplace M. Givens,
le 13 juin 1969.
- ¹⁸ M. Yanakis remplace M. Rock,
le 13 juin 1969.
- ¹⁹ Remplace M. Barnett,
le 16 juin 1969.
- ²⁰ Remplace M. McCleave,
le 16 juin 1969.
- ²¹ Remplace M. McGrath,
le 16 juin 1969.
- ²² Remplace M. Nowlan,
le 16 juin 1969.
- ²³ Remplace M. Carter,
le 16 juin 1969.
- ²⁴ Remplace M. Loiselle,
le 17 juin 1969.
- ²⁵ Remplace M. Noël,
le 17 juin 1969.
- ²⁶ Remplace M. Yanakis,
le 17 juin 1969.
- ²⁷ Remplace M. Thomas (*Moncton*),
le 17 juin 1969.
- ²⁸ Remplace M. Osler,
le 17 juin 1969.
- ²⁹ Remplace M. Forget,
le 17 juin 1969.

ORDER OF REFERENCE

House of Commons.
Monday, June 2, 1969.

Ordered,—That the Standing Committee on Transport and Communications hear representations from Mr. Peter Rohl, the Ben Ginter Construction Co. Ltd., Lucas Construction Ltd., Hatch Construction Ltd., and Krywa Bros. Construction Ltd. with respect to claims in relation to the construction of the Great Slave Lake line of railway for the Canadian National Railways.

ATTEST

Le Greffier de la Chambre des communes,
ALISTAIR FRASER,
The Clerk of the House of Commons.

ORDRE DE RENVOI

Chambre des Communes.
Le lundi 2 juin 1969

Il est ordonné,—Que le comité permanent des transports et des communications entende les observations de M. Peter Rohl, de la Ben Ginter Construction Co. Ltd., de Lucas Construction Ltd., de la Hatch Construction Ltd., et de la Krywa Bros. Construction Ltd. en ce qui concerne des réclamations relatives à la construction de la ligne ferroviaire du Grand Lac des Esclaves pour les Chemins de fer Nationaux.

ATTESTÉ

REPORT TO THE HOUSE

June 17, 1969

The Standing Committee on Transport and Communications has the honour to present its

TWELFTH REPORT

On January 17, 1969, your Committee was empowered to consider and report upon the problems of transportation in the Atlantic Provinces. For the purpose of its inquiry, your Committee was empowered to adjourn from place to place within Canada.

Pursuant to the Order of Reference, an itinerary was prepared and the Committee agreed to a ten day tour of the Atlantic Provinces, and to hold hearings in the four capitals of the Atlantic Provinces only.

The Committee received a total of 105 briefs; however, only 79 of those were heard by your Committee during the 15 sittings held in the Atlantic Provinces.

Your Committee heard 124 witnesses in the 65 hours that it spent in formal hearings studying the transportation problems of the Atlantic Provinces.

I INTRODUCTION

1. During the debate on Bill C-231 — National Transportation Act, the Federal Government acknowledged the following:

(a) the existence of special regional transportation problems in the Atlantic Region:

(b) it should be the policy of the Federal Government to continue giving that region such preferential treatment as might be deemed to be appropriate.

2. The MacPherson Royal Commission on Transportation made certain recommendations

RAPPORT A LA CHAMBRE

Le 17 juin 1969

Le Comité permanent des transports et des communications a l'honneur de présenter son

DOUZIÈME RAPPORT

Le 17 janvier 1969, on a chargé le Comité d'étudier les problèmes de transport des provinces de l'Atlantique et de présenter ses conclusions dans un rapport. Aux fins de cette investigation, on a autorisé le Comité à tenir ses séances partout où il jugerait utile au Canada.

Conformément à ce mandat, le Comité a établi un itinéraire comprenant une tournée de dix jours dans les provinces de l'Atlantique et a décidé de ne tenir ses assemblées que dans les capitales des provinces de l'Atlantique.

Le Comité a étudié 105 mémoires en tout; toutefois, 79 de ces mémoires le furent au cours des 15 séances qui eurent lieu pendant sa tournée dans les provinces de l'Atlantique.

Le Comité a entendu 124 témoins au cours des 65 heures qu'il a consacrées à l'étude des problèmes de transport des provinces de l'Atlantique, lors d'assemblées officielles.

I INTRODUCTION

1. Au cours des débats sur le Bill C-231 — Loi nationale sur les transports, le gouvernement fédéral a reconnu:

a) l'existence de problèmes de transports particuliers dans les provinces de l'Atlantique;

b) que la politique du gouvernement fédéral devrait être de maintenir dans cette région toutes mesures préférentielles que l'on jugera opportunes.

2. La Commission royale d'enquête MacPherson sur les transports a fait certaines

concerning transportation problems in the Atlantic Provinces, notably with respect to the Maritime Freight Rates Act and transportation in Newfoundland and between Newfoundland and the mainland. However, it had been unable to review comprehensively Atlantic Provinces transportation problems and recommended that additional studies be carried out for that purpose.

3. In 1965, such studies were initiated by the Atlantic Development Board and the Department of Transport, but the study was not complete at the time the National Transportation Act was being considered by Parliament.

As an interim measure and pending development of an up-dated regional transportation policy, the Federal Government provided in the National Transportation Act that the existing non-competitive freight rates into, out of, and within the Atlantic Provinces which had been frozen under the Freight Rates Reduction Act were to be frozen for an additional two years, to date from the coming into force of the National Transportation Act on March 23rd, 1967.

4. To facilitate development of new policy for Atlantic Region transportation problems, the Federal Government took two steps:

(i) it requested the Standing Committee of the House of Commons on Transport and Communications to hold public hearings in the Atlantic Region, to review briefs presented by interested parties and to report its findings and recommendations;

(ii) it urged the Governments of the Atlantic Provinces themselves to consider their regional transportation needs. The Premiers of

recommandations à l'égard des problèmes de transport dans les provinces de l'Atlantique, notamment au sujet de la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes, ainsi qu'à l'égard des transports à Terre-Neuve et entre Terre-Neuve et le continent. Toutefois, elle n'a pas réussi à passer en revue tous les problèmes de transport des provinces de l'Atlantique et a recommandé que l'on poursuive des études afin de compléter son travail dans ce secteur.

3. En 1965, l'Office d'expansion économique de la région atlantique et le ministère des Transports ont entamé des études dans ce sens, mais ces dernières n'étaient pas encore terminées au moment où le Parlement étudiait la Loi nationale sur les transports.

A titre de mesure provisoire et en attendant que soit établie une politique régionale des transports qui tienne compte des conditions actuelles, le gouvernement fédéral a stipulé dans la Loi nationale sur les transports que les tarifs non concurrentiels actuellement en vigueur pour le transport des marchandises à destination, en provenance et dans les limites des provinces Maritimes qui étaient bloqués en vertu de la Loi sur les taux de transport de marchandises dans les provinces Maritimes resteraient bloqués pendant une autre période de deux ans à partir du 23 mars 1967, date de la mise en vigueur de la Loi nationale sur les transports.

4. Pour faciliter l'élaboration d'une nouvelle politique à l'égard des problèmes de transport dans la région de l'Atlantique, le gouvernement fédéral a pris deux mesures:

i) il a demandé au Comité permanent de transports et des communications de tenir des assemblées publiques dans la région de l'Atlantique et d'y étudier les mémoires présentés par les parties intéressées, puis de présenter ces conclusions et recommandations dans un rapport.

ii) il a incité les gouvernements des provinces de l'Atlantique à analyser eux-mêmes les besoins de la région en matière de transport.

the Atlantic Provinces of Nova Scotia, New Brunswick, Prince Edward Island and Newfoundland and Labrador subsequently submitted their brief entitled "The Basic Elements of An Atlantic Provinces Transportation Policy" to the Minister of Transport on March 10th, 1969.

5. The Government of Quebec has made no representations about the Maritime Freight Rates Act nor has it been consulted with respect to the contents of the brief of the Atlantic Provinces.

The Committee recommends that the proposals of the Committee be immediately brought to the attention of the Government of Quebec.

6. The measures set out herein go some way towards meeting the proposals and briefs submitted to the Committee, the recommendation by the MacPherson Royal Commission on Transportation, the Atlantic Provinces Transportation Study, and the submissions to the Minister of Transport by the Premiers of the Atlantic Provinces.

II HISTORICAL BACKGROUND

It consists of the following:

- (1) Constitutional guarantees and obligations;
- (2) The Maritime Freight Rates Act;
- (3) The MacPherson Royal Commission on Transportation;
- (4) The National Transportation Act;
- (5) The Atlantic Provinces Transportation Study;
- (6) Ferry and Coastal Steamship Subsidies;

Les premiers ministres des provinces de l'Atlantique de Nouvelle-Écosse, du Nouveau-Brunswick, de l'Île du Prince-Édouard et de Terre-Neuve et du Labrador, ont par la suite présenté au ministre des Transports, le 10 mars 1969, un mémoire intitulé: "Éléments fondamentaux d'une politique de transport dans les provinces de l'Atlantique".

5. Le gouvernement du Québec n'a fait aucune observation à l'égard de la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes et n'a pas été consulté lors de la préparation du mémoire des provinces de l'Atlantique.

Le Comité recommande que ses propositions soient portées immédiatement à l'attention du gouvernement du Québec.

6. Les mesures énoncées dans le présent rapport correspondent dans une certaine mesure, aux propositions et au contenu des mémoires reçus par le Comité, aux recommandations de la Commission royale d'enquête MacPherson sur le transport, à l'Étude des transports dans les provinces de l'Atlantique et aux propositions contenues dans le mémoire des premiers ministres des provinces de l'Atlantique au ministre des Transports.

II HISTORIQUE

Les éléments importants du problème sont classés sous les titres suivants:

- (1) Garanties et obligations constitutionnelles;
- (2) Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes;
- (3) Commission royale d'enquête MacPherson sur les transports;
- (4) Loi nationale sur les transports;
- (5) Étude des transports dans les provinces de l'Atlantique;
- (6) Subventions aux traversiers et aux vapeurs côtiers;

(7) Other Federal Government Assistance Programmes.

(7) Autres programmes d'aide du gouvernement fédéral.

(1) *Constitutional Guarantees and Obligations:*

(1) *Garanties et obligations constitutionnelles*

Those still in force are in respect of Prince Edward Island and Newfoundland.

Les garanties et obligations constitutionnelles encore en vigueur concernent l'Île du Prince-Édouard et Terre-Neuve.

(a) *Prince Edward Island:*

a) *Île du Prince-Édouard*

The Order-in-Council dated June 26th, 1873, admitting Prince Edward Island into Canada states in part:

Il est dit dans le décret du 26 juin 1873 acceptant l'île du Prince-Édouard dans la communauté canadienne que:

"that the Dominion Government shall assume and defray all the charges for the following service, viz: ... Efficient steamship services for the conveyance of rails and passengers to be established and maintained between the Island and the mainland of the Dominion, winter and summer, thus placing the Island in continuous communication with the Intercolonial Railway and the railway system of the Dominion".

"Le gouvernement fédéral prendra à sa charge et remboursera tous les frais des services suivants: ... un service de vapeurs efficace pour le transport des trains et des passagers devant être établi et maintenu entre l'Île et le Canada continental, hiver et été, assurant ainsi des communications ininterrompues entre l'Île et le chemin de fer *Intercolonial* et le réseau de chemin de fer du Dominion.

(b) *Newfoundland*

b) *Terre-Neuve*

Term 31 of the Terms of Union of Newfoundland and Canada stipulates:

L'article 31 des Conditions de l'union de Terre-Neuve au Canada stipule:

"31. At the date of Union, or as soon thereafter as practicable, Canada will take over the following services and will as from the date of Union relieve the Province of Newfoundland of the public costs incurred in respect of each service taken over, namely,

31. A la date de l'Union ou aussitôt que possible après cette date, le Canada prendra son compte les services ci-après énumérés et, à compter de la date de l'Union, libérera la province de Terre-Neuve des frais publics subis à l'égard de chaque service absorbé savoir:

(a) the Newfoundland Railway, including steamship and other marine services;

a) Le chemin de fer de Terre-Neuve, compris le service de vapeurs et autres services maritimes;

(b) The Newfoundland Hotel, if requested by the Government of the Province of Newfoundland within six months from the date of Union;

b) Le *Newfoundland Hotel*, si le gouvernement de la province de Terre-Neuve le demande dans les six mois à compter de la date de l'Union;

(c) postal and publicly-owned telecommunication services;

c) Le service postal et les services télégraphiques et téléphoniques d'État;

(d) civil aviation, including Gander Airport;

d) L'aviation civile, y compris l'aéroport de Gander;

(e) customs and excise;

e) Les douanes et l'accise;

(f) defence;

f) La défense;

- (g) protection and encouragement of fisheries and operation of bait services;
- (h) geological, topographical, geodetic, and hydrographic surveys;
- (i) lighthouses, fog alarms, buoys, beacons, and other public works and services in aid of navigation and shipping;
- (j) marine hospitals, quarantine, and the care of ship-wrecked crews;
- (k) the public radio broadcasting system; and
- (l) other public services similar in kind to those provided at the date of Union for the people of Canada generally."

Term 32 of the Terms of Union of Newfoundland and Canada stipulates:

"1. Canada will maintain in accordance with the traffic offering a freight and passenger steamship service between North Sydney and Port Aux Basques which, on completion of a motor highway between Cornerbrook and Port Aux Basques, will include suitable provision for the carriage of motor vehicles.

2. For the purposes of railway rate regulation, the Island of Newfoundland will be included in the Maritime region of Canada and through-traffic moving between North Sydney and Port Aux Basques will be treated as *all-rail traffic*.

3. All legislation of the Parliament of Canada providing for special rates on traffic moving within, into or out of the Maritime Region will as far as appropriate be made applicable to the Island of Newfoundland".

(c) *New Brunswick and Nova Scotia:*

Section 145 of British North America Act pertained to the guarantee re: New Brunswick and Nova Scotia to construct the Intercolonial Railway, one of the conditions upon which New Brunswick and Nova Scotia agreed to

- g) La protection et l'encouragement de la pêche et l'exploitation des services de boîtes;
- h) Les levés géologiques, topographiques, géodésiques et hydrographiques;
- i) Les phares, signaux de brume, bouées, balises et autres ouvrages et services publics d'aide à la navigation et à la marine marchande;
- j) Les hôpitaux maritimes, le service de quarantaine et le soin des équipages naufragés;
- k) Le réseau de la radiodiffusion d'État; et
- l) D'autres services publics analogues à ceux dont bénéficiera l'ensemble de la population du Canada à la date de l'Union.

La condition 32 des Conditions de l'Union de Terre-Neuve et du Canada stipule:

«1. Le Canada maintiendra, selon le volume du trafic offert, un service de bateaux à vapeur pour le transport des marchandises et des passagers entre North Sydney et Port-aux-Basques; ce service, dès qu'une route pour véhicules à moteur sera ouverte entre Corner Brook et Port-aux-Basques, assurera aussi, dans une mesure convenable, le transport des véhicules à moteur.

2. Aux fins de la réglementation des tarifs ferroviaires, l'île de Terre-Neuve sera comprise dans la région maritime du Canada et le transport direct entre North Sydney et Port-aux-Basques sera classé exclusivement ferroviaire.

3. Toute législation du Parlement du Canada accordant des taux spéciaux pour le transport à l'intérieur, à destination ou en provenance de la région maritime sera dans la mesure appropriée rendue applicable à l'île de Terre-Neuve.»

c) *Nouveau-Brunswick et Nouvelle-Écosse*

L'article 145 de l'Acte de l'Amérique du Nord britannique garantit la construction du chemin de fer *Intercolonial* entre le Nouveau-Brunswick et la Nouvelle-Écosse, une des conditions de l'acceptation du Nouveau-Brunswick

enter Confederation. The guarantee was fulfilled and Section 145 was repealed by Section 70 of the Statutes Revision Act of 1893.

While there are no further *formal* constitutional guarantees, the pledges given prior to, at the time of and since Confederation were implied obligations which were subsequently confirmed by passage of the Maritime Freight Rates Act in 1927.

(2) *Maritime Freight Rates Act – 1927:*

Those pledges referred to in (1) above, were one of the subjects enquired into by The Duncan Commission on Maritime Claims (1926).

The substance of the Commission's findings were cited in the preamble which forms part of the M.F.R.A.

“WHEREAS the Royal Commission on Maritime Claims by its report, dated September 23rd, 1926, has in effect, advised that a balanced study of events and pronouncements prior to Confederation, and at its consummation, and of the lower level of rates which prevailed on the Intercolonial system prior to 1912, has in its opinion, confirmed the representations submitted to the Commission on behalf of the Maritime Provinces, namely, that the Intercolonial Railway was designed, among other things, to give to Canada in times of national and imperial need, an outlet and inlet of the Atlantic Ocean, and to afford to Maritime merchants, traders and manufacturers the larger market of the whole Canadian people instead of the restricted market of the Maritimes themselves, also that strategic considerations determined a longer route than was actually necessary, and therefore that to the extent that commercial considerations were subordinated to national, imperial and strategic considerations, *the cost of the railway would be borne by the*

et de la Nouvelle-Écosse d'entrer dans la Confédération. Cet engagement a été rempli et l'article 145 fut annulé par l'article 70 de la Loi de 1893 sur la révision du droit statutaire.

Bien qu'il n'existe pas d'autres garanties constitutionnelles *formelles*, certaines promesses faites avant que ne soit adopté l'Acte de la Confédération, au moment où il le fut ou après, ont la qualité d'*obligations formelles* confirmées subséquemment par la passation de la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes.

(2) *Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes—1927*

Les promesses dont il est question en (1) ci-dessus sont parmi les sujets étudiés par la Commission royale d'enquête Duncan sur les réclamations des provinces Maritimes (1926).

L'essence des conclusions de la Commission est contenue dans le préambule du texte *original* de la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes:

«Considérant que dans son rapport en date du 23 septembre 1926 la Commission royale sur les réclamations des Provinces maritimes est d'avis qu'une étude impartiale des événements qui eurent lieu et des propos qui furent tenus avant la Confédération et, dès qu'elle fut consommée, confirment les représentations faites à la Commission au nom des Provinces Maritimes, savoir: que le chemin de fer Intercolonial était destiné entre autres choses à procurer au Canada en temps de crise nationale et impériale un débouché et une entrée sur l'Océan Atlantique et à procurer aux marchands, négociants et fabricants des Provinces maritimes le marché le plus étendu composé du peuple canadien tout entier au lieu du marché restreint des Provinces maritimes seules, et qu'aussi des considérations stratégiques ont déterminé un parcours plus long qu'il n'était réellement nécessaire, et que dans la mesure où les considérations commerciales étaient subordonnées aux considérations nationales, impériales et stratégiques *le coût du chemin de fer devrait être supporté par le Dominion et*

Dominion, and not by the traffic which might pass over the line; And whereas the Commission has, in such report, made certain recommendations respecting transportation and freight rates, for the purpose of removing a burden imposed upon the trade and commerce of such Province since 1912, which the Commission finds, in view of the pronouncements and obligations undertaken at Confederation, it was never intended such commerce should bear: And whereas it is expedient that effect should be given to such recommendations, in so far as it is reasonably possible so to do without disturbing unduly the general rate structures in Canada: Therefore His Majesty, by and with the advice and consent of the Senate and House of Commons of Canada, enacts as follows:"

The M.F.R.A. established a "select territory", comprising New Brunswick, Nova Scotia, and Prince Edward Island and also that part of Quebec south of the St. Lawrence and east of Levis and Diamond Junction, Quebec. The M.F.R.A. applied specifically to lines of the C.N.R. in "select territory".

M.F.R.A. also provides that other railways operating into or within the "select territory" were permitted to file tariffs and be accorded treatment similar to the Canadian National Railways. The Province of Newfoundland has since been added to the "select territory" when it was admitted into Confederation.

The M.F.R.A. grants reductions in rail rates only for movements within the "select territory" and for export shipments through Atlantic ports, which *originated* in "select territory" amounting to 20%.

Shipments originating within "select territory" destined to the remainder of Canada

non par le trafic qui pourrait passer sur la ligne; et considérant que la Commission a dans ce rapport, fait certaines recommandations concernant les taux de transport de marchandises dans le but d'enlever un fardeau à l'industrie et au commerce de ces provinces depuis 1912, lequel, en vue des propos tenus et des obligations prises à la Confédération, la Commission trouve qu'il n'a jamais été question pour ce commerce de le supporter; et considérant qu'il est à propos de donner effet à ces recommandations autant qu'il est raisonnablement possible de le faire sans déranger indûment l'échelle générale des taux au Canada: A ces causes, Sa Majesté, sur l'avis et du consentement du Sénat et de la Chambre des Communes du Canada, décrète:"

La Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes établit un «territoire désigné», comprenant le Nouveau-Brunswick, la Nouvelle-Écosse et l'Île du Prince-Édouard, ainsi que la partie du Québec située au sud du Saint-Laurent et à l'est de Lévis et de Diamond Junction (P.Q.). La Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes vise plus particulièrement les lignes des Chemins de fer nationaux dans le «territoire désigné».

La Loi stipule aussi que les autres chemins de fer qui assurent le transport de marchandises vers et dans le «territoire désigné» sont autorisés à déclarer leurs tarifs et à recevoir le même traitement que les Chemins de fer nationaux. La province de Terre-Neuve a par la suite été incorporée au «territoire désigné» lors de son admission dans la Confédération.

La Loi consent une réduction de 20 p. 100 du tarif de transport par chemin de fer, uniquement lorsqu'il s'agit de transport à l'intérieur du «territoire désigné» ou de marchandises devant être exportées à partir d'un port de l'Atlantique, dont le *point d'origine* est situé dans le «territoire désigné».

Dans le cas d'expéditions à partir d'un point situé dans le «territoire désigné», à destination

(i.e. westbound movement out of "select territory") are accorded a reduction of 30% of that portion of the rate applicable to haul within the "select territory".

No assistance is given under M.F.R.A. to inbound shipments (i.e. into "select territory") from other points in Canada, nor is assistance given on exports by rail to the U.S.A.

The railways are paid an amount calculated to be equal to the reduction in their total revenues resulting from the M.F.R.A. out of the public purse (federal treasury).

(3) *The MacPherson Royal Commission on Transportation:*

After examining the effects of the M.F.R.A. — the MacPherson Royal Commission on Transportation concluded that:

"the objectives which were put forward in 1927 for the policy of transportation rate reduction in the selected Maritime territory, are now incompletely being achieved because of the growth of competition. Furthermore, the availability of competitive services on transportation is being inhibited by the partiality of treatment in restricting the assistance to movements by rail".

After considering some of the representations made to it on the effects of the M.F.R.A., the Commission commented:

"it is significant to note that virtually all the comments made to us on the Maritime Freight Rates Act related to those provisions of the Act which apply to traffic *outbound* from the Atlantic Provinces. ... In fact, evidence was presented to us which would indicate that the internal payments made under the Act, which are

des autres régions du Canada (c'est-à-dire à l'ouest du «territoire désigné»), la Loi consent une réduction de 30 p. 100 du tarif de transport à l'intérieur du «territoire désigné».

Aux termes de la Loi, il n'est consenti aucune réduction de tarif au transport de marchandises vers le «territoire désigné» en provenance d'autres points du Canada, ni au tarif de transport des marchandises exportées par chemin de fer vers les États-Unis.

Les chemins de fer reçoivent une compensation égale au montant du manque à gagner résultant des dispositions de la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes, à même les fonds publics (Trésor fédéral).

(3) *Commission royale d'enquête MacPherson sur les transports*

Après avoir étudié les effets des dispositions de la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes, la Commission royale d'enquête MacPherson sur les transports a conclu que:

«l'augmentation de la concurrence a empêché d'atteindre pleinement les buts proposés en 1927 en vue de la réduction des taux de transport dans une région désignée des Maritimes. En outre, le traitement de faveur qui n'accorde de l'aide qu'au trafic par rail paralyse le fonctionnement des services concurrentiels».

Après avoir étudié certaines des observations qui lui furent faites sur les effets des dispositions de la Loi, la Commission a fait remarquer:

«il importe de noter que presque toutes les observations qu'on a formulées au sujet de la Loi des taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes visaient les dispositions de la Loi relatives au trafic *sortant* des provinces de l'Atlantique. De fait, il ressort des témoignages qu'on nous a présentés que les versements

paid on rail movements only, tend to inhibit the full development of alternate modes of carriage in the Atlantic region. With this contention we are in agreement.

We are convinced that the development of the trucking industry in the Provinces of Nova Scotia, New Brunswick and Prince Edward Island has now, in spite of the handicap, progressed to the point where the withdrawal of the subvention on intra-Maritime shipments will, in general, bring rail rates to a level which is favourable to the encouragement of traffic. The consequent shift of resources from rail to non-rail investment will be in response to demand for that service from shippers."

The MacPherson Commission supported representations made to it that the subsidy paid under the Maritime Freight Rates Act be extended to all modes of transport.

During its hearings in the Atlantic region, your Committee received recommendations not only by non-participating carriers, but indeed on behalf of the shipping public of the Atlantic region to have the Maritime Freight Rates Act apply to all modes of transport.

Examination of the Maritime Freight Rates Act by the MacPherson Royal Commission, the Atlantic Provinces Transportation Study and this Committee has raised serious doubts about the effectiveness of the Maritime Freight Rates Act in its present form in assisting Atlantic Provinces producers and shippers to compete in the markets of central Canada as was its original intention.

effectués sous le régime de la Loi pour le trafic à l'intérieur de la zone désignée et uniquement à l'égard du trafic ferroviaire, tendant à empêcher le complet épanouissement d'autres moyens de transport dans la région atlantique. Nous partageons cet avis.

Nous sommes convaincus que l'industrie du camionnage dans les provinces de la Nouvelle-Écosse, du Nouveau-Brunswick et de l'Île du Prince-Édouard a pris, malgré ce désavantage, une telle expansion que le retrait de la subvention versée à l'égard des expéditions effectuées exclusivement au sein de la région atlantique aura généralement pour effet de porter les taux de transport par rail à un niveau qui stimulera le trafic. L'orientation qui s'ensuivra, selon laquelle les investissements passeront du domaine du transport ferroviaire à celui du transport non ferroviaire, répondra à la demande des expéditeurs pour ce service.»

La Commission MacPherson a appuyé les propositions qui lui furent faites que l'aide versée en vertu de la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes soit accordée à tous les modes de transport.

Au cours de ses séances dans la région de l'Atlantique, le Comité a reçu des propositions, non seulement d'entreprises de Transport qui ne profitent pas des dispositions de la Loi, mais aussi d'expéditeurs de la région de l'Atlantique, que la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes soit rendue applicable à tous les modes de transport.

L'étude de la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes par la Commission Maritimes et par le comité d'étude des transports dans les provinces Maritimes et par le présent Comité, a fait naître des doutes sérieux quant à l'efficacité de la Loi dans son état actuel à aider les producteurs et les entreprises de transport des provinces de l'Atlantique à rivaliser

avec leurs homologues sur les marchés du Canada central, comme c'était l'intention première.

(4) *The National Transportation Act:*

Section 1 thereof sets out the National Transportation Policy and states in part that,

“regulation of all modes of transport will not be of such a nature as to restrict the ability of any mode of transport to compete freely with any other mode of transport”.

It is assumed that this means that in general, and in the long run, rate reductions imposed on and subsidies granted for transportation will be non-discriminatory among modes.

(5) *The Atlantic Provinces Transportation Study:*

Atlantic Provinces Transportation Study, like the Macpherson Royal Commission, found that the *Maritime Freight Rates Act* had not been successful in maintaining a rate advantage in favour of the Atlantic Provinces on a growing proportion of their traffic. The Atlantic Provinces Transportation Study found that where competitive rates or agreed charges existed for Atlantic Provinces' movements, the rate was set only low enough to meet the competition, despite the fact that the Maritime Freight Rates Act subsidy is paid in relation to such movements. Thus, *Atlantic Provinces shippers get very little, if any, benefit from almost exactly half of the total payment under the Maritime Freight Rates Act or Seven Million dollars; the benefit goes almost entirely to the railways. If, however, all modes were subsidized, the benefit would go largely to the shipper since the railways would have to meet the rates of competitors who also were subsidized.*

(4) *Loi nationale sur les transports*

L'article 1 de la Loi nationale sur les transports définit la politique nationale en matière de transport et dit en partie,

«que la réglementation de tous les moyens de transport ne sera pas de nature à restreindre la capacité de l'un d'eux de faire librement concurrence à tous les autres moyens de transport».

On suppose que cela signifie que, de façon générale et à long terme, les réductions de tarifs imposées et les subventions consenties à l'égard des transports ne feront pas de distinction injuste entre modes de transport.

(5) *Étude des transports dans les provinces de l'Atlantique*

L'Étude des transports dans les provinces de l'Atlantique a révélé, tout comme la Commission MacPherson, que la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes n'a pas réussi à maintenir un tarif avantageux pour un pourcentage toujours croissant des transports effectués dans ces provinces. L'Étude des transports dans les provinces de l'Atlantique a révélé que, lorsqu'il existe des tarifs concurrentiels ou des frais consentis à l'égard des transports dans ces provinces, le tarif est fixé juste assez bas pour qu'il soit concurrentiel, malgré le fait qu'une subvention est consentie à l'égard de ces transports en vertu de la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes. Ainsi, les expéditeurs des provinces de l'Atlantique tirent bien peu de bénéfice, quand ils en tirent un, car près de la moitié du paiement total consenti aux termes de la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes soit sept millions de dollars; le bénéfice est presque entièrement celui des chemins de fer. Toutefois, si tous les modes de transport étaient admissibles aux subventions, le bénéfice reviendrait dans une grande mesure à l'expéditeur.

puisque les chemins de fer devraient faire face à la concurrence des autres entreprises de transport qui, elles aussi, seraient subventionnées.

Atlantic Provinces Transportation Study found that with respect to transportation within the Atlantic region, the Maritime Freight Rates Act, being a subsidy paid only to the railways, has tended to reduce competition by inhibiting the development of alternative transportation modes, especially trucking. It is a frequent complaint of the Atlantic Provinces that trucking has not developed in that area to the extent it has in central Canada, but the fact usually overlooked is that the Maritime Freight Rates Act itself is a deterrent to the development of the trucking industry. Atlantic Provinces Transportation Study also found that the payment of the subsidies on intra-Atlantic provinces movements has tended to encourage the geographic dispersion of economic activity in that region.

(5) Ferry and Coastal Steamship Subsidies:

Federal assistance for transportation between the mainland and Prince Edward Island and the mainland and Newfoundland is a condition of confederation.

Federal Assistance for ferry services is based on the principle that rail traffic to and from Prince Edward Island and Newfoundland must be treated as "all-rail" traffic. This means that rail freight rates are to be set as if there were continuous rail lines between the mainland and Prince Edward Island or Newfoundland and that the cost of the ferry service over and above the equivalent of average revenues for the ferry hauls are to be met by the Federal Government. This interpretation was made with respect to section 4(2) of the Maritime Freight Rates Act, which reads, "traffic moving over the car ferry shall be treated as all-rail traffic".

L'Étude des transports dans les provinces de l'Atlantique a révélé que, en ce qui a trait aux transports à l'intérieur de la région, la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes a eu tendance à réduire la concurrence en paralysant l'expansion de nouveaux modes de transport, en particulier le camionnage, du fait que les subventions ne sont consenties qu'aux chemins de fer. On blâme souvent les provinces de l'Atlantique de ne pas avoir donné à leur industrie du camionnage autant d'expansion que l'a fait le Canada central, mais on oublie généralement que la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes est elle-même un frein à l'expansion de l'industrie du camionnage. L'Étude des transports dans les provinces de l'Atlantique a de plus révélé que les subventions versées à l'égard des transports entre les provinces de l'Atlantique ont eu tendance à créer une concentration de l'activité dans cette région.

(6) Subventions aux traversiers et aux vapeurs côtiers

L'aide fédérale aux transports entre le continent et l'Île du Prince-Edouard ainsi qu'entre le continent et Terre-Neuve est accordée en vertu d'une condition qui date de la Confédération.

L'aide fédérale aux services de traversier se fonde sur le principe que le transport par chemin de fer, dans les deux sens, entre le continent et ces deux îles, doit être traité comme s'il s'agissait de transport par chemin de fer ordinaire. Cela signifie que les tarifs de transport des marchandises par chemin de fer sont les mêmes que s'il existait une ligne de chemin de fer directe entre le continent et l'Île du Prince-Edouard ou Terre-Neuve et que les frais du service de traversier, en plus d'un montant équivalent au revenu moyen pour le transport par traversier, sont à la charge du gouvernement fédéral. C'est l'interprétation que l'on a faite de l'article 4(2) de la Loi sur les

The Atlantic Provinces Transportation Study recommended with respect to mainland-Newfoundland traffic that all for-hire carriers, including Air Canada, be granted an equal subsidy per ton for traffic carried to Newfoundland in order to reduce competitive distortions in the transportation market. The reduction of differences in subsidies paid to carriers is regarded as a desirable long-term goal to the extent that is consistent with minimizing total transportation costs and with maintaining a high level of service to Newfoundland. Subsidies to carriers other than C.N.R. should be kept at a comparatively low rate per ton and gradually increased until a minimum total cost position is reached, taking into account all relevant costs (capital and operating), and all subsidies of rail rates or cost—M.F.R.A., etc.

The present situation is that rail traffic between the mainland and Newfoundland and Prince Edward Island is heavily subsidized by the Federal Government. The effect of these subsidies has been to eliminate all for-hire competition to the rail ferries in the case of Prince Edward Island and to reduce toward the point of extinction all of the regularly scheduled water carriers moving traffic between the mainland and Newfoundland. Some of the smaller for-hire water carriers serving Newfoundland are, in fact, being kept alive by small ad hoc subsidies. These subsidies, however, are on a year-to-year basis and are only large enough to keep the carriers operating. They provide no inducement for the purchase of more efficient vessels with lower unit costs. At the same time, one important carrier offering scheduled services between Montreal and St. John's and Cornerbrook with an efficient side-loading vessel receives no subsidy at all.

taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes qui se lit comme il suit: "Le mouvement du trafic sur les transbordeurs de wagons doit être traité tout comme celui qui s'opère entièrement par voies ferrées".

L'Étude des transports dans les provinces Maritimes a proposé à l'égard des transports entre le continent et Terre-Neuve que toutes les entreprises de transport, y compris Air-Canada, reçoivent des subventions égales par tonne de marchandise transportée à Terre-Neuve, de façon à réduire l'importance des déformations de la situation de la concurrence dans le marché du transport. L'amenuisement des différences que présentent les subventions versées aux transporteurs est tenu pour souhaitable à long terme dans la mesure où il cadre avec la minimisation du total des frais de transport et le maintien d'un service de haut niveau à Terre-Neuve. Le subventionnement des transporteurs autres que le CN devrait demeurer relativement faible par tonne et augmenter graduellement jusqu'à ce que le coût total en soit à un point minimum, compte tenu de tous les frais pertinents (investissements et exploitation), de tout le subventionnement des tarifs ou des coûts du transport ferroviaire au titre de la Loi, etc.

À l'heure actuelle, le gouvernement fédéral subventionne grandement tout le trafic ferroviaire entre la terre ferme et Terre-Neuve et l'Île du Prince-Édouard. Le subventionnement a pour effet de soustraire tous les transports en bac à la concurrence du louage dans le cas de l'Île du Prince-Édouard et de vouer à l'extinction tous les transporteurs par eau réguliers qui opèrent entre la terre ferme et Terre-Neuve. Certains des petits transporteurs par eau de louage qui desservent Terre-Neuve sont, en fait, maintenus en existence par de petites subventions spéciales, subventions, cependant, qui revêtent un caractère uniquement annuel et qui suffisent tout juste à acheter des navires plus efficaces et dont les frais d'exploitation unitaires sont plus faibles. D'autre part, un important transporteur qui assure des services réguliers entre Montréal et Saint-Jean et Cornerbrook et qui dispose d'un navire à chargement latéral n'est aucunement subventionné.

The Atlantic Provinces Transportation Study pointed out that the long-term effect of subsidizing rail traffic alone would be eventually to make all traffic between the mainland and Newfoundland or Prince Edward Island into rail traffic, that is, traffic subsidized at railway rates. It is known, however, that water carriers using new efficient vessels can handle some of the Newfoundland traffic at rates of subsidization much below those for the railway.

Between the beginning of 1965 and the end of 1968 in order to provide service for the traffic offering, four additional ferries have been added to the Newfoundland ferry service, one of which is a new ice-breaking ferry. Extensive work has been done to provide loading and ancillary facilities for these vessels at North Sydney, Nova Scotia, and Port Aux Basques and Argentia, Newfoundland. The four additional vessels have provided increased capacity for highway vehicles and improved freight service.

In view of the Government expenditures of some 78 million dollars on these vessels and terminals, it is believed that the C.N.R. ferry services are now in a position where a high degree of efficiency is possible and that the level of efficiency is likely to be still higher if a reasonable degree of competition from other water carriers is maintained.

(7) Other Federal Government Assistance Programmes:

Analysis of the existing transportation policies and development of new policies and programmes must take into account other Federal Government programmes which have a significant impact on the transportation infrastructure and transportation operation.

The Development Plan for the Lower St. Lawrence, Gaspé and Magdalen Islands of the Comprehensive Development Plan for Prince Edward Island are two such typical FRED/ARDA programmes.

L'Étude sur les transports dans les provinces de l'Atlantique a signalé que le subventionnement du seul trafic ferroviaire finirait éventuellement par transformer en trafic ferroviaire tout le trafic entre la terre ferme et Terre-Neuve ou l'Île du Prince-Édouard, c'est-à-dire en trafic subventionné au taux ferroviaire. On sait, cependant, que les transporteurs par eau dotés de nouveaux navires efficaces peuvent assurer une partie du trafic de Terre-Neuve moyennant une subvention bien inférieure à celle du chemin de fer.

Afin de répondre aux besoins du trafic, quatre bacs supplémentaires ont été ajoutés au service de Terre-Neuve, dont l'un est un nouveau bac brise-glace, entre le début de 1965 et la fin de 1968. De vastes travaux ont été exécutés afin d'assurer des installations de chargement et accessoires à ces navires à North Sydney (Nouvelle-Écosse) et à Port-aux-Basques et à Argentia (Terre-Neuve). Ces quatre navires ont accru la capacité de transport de véhicules routiers et amélioré le service des marchandises.

Étant donné que le gouvernement a consacré quelque \$78 millions à ces navires et terminus, les services de bac du CN sont maintenant, à notre avis, en mesure d'être fort efficaces; en outre, l'efficacité sera probablement plus grande encore si la concurrence des autres transporteurs par eau est maintenue à un degré raisonnable.

(7) Autres programmes d'assistance fédéraux

L'examen de la politique actuelle des transports et l'élaboration de mesures et de programmes nouveaux doit tenir compte d'autres programmes fédéraux qui influent beaucoup sur l'infrastructure et l'activité.

Le Plan d'aménagement du bas Saint-Laurent, de la Gaspésie et des Îles-de-la-Madeleine et le Plan de développement de l'Île du Prince-Édouard sont deux programmes FODER/ARDA bien caractéristiques à cet égard.

In May, 1969, agreement was reached between the Government of Canada and the Government of the Province of Quebec on the terms of a Development Plan for the Lower St. Lawrence, Gaspé and Magdalen Islands which had as its objective the promotion of economic and social development of the area; the increase of income and employment opportunities; and the raising of standards of living. The Plan provides for the development of a transportation network consistent with the economic and social potential of the area, including, in particular access roads to the mining centres of the area, and, in addition, the development of a regional road network to permit the centralization of population and the development of tourism, fisheries, agriculture, and forestry. The contribution of the Government of Canada to these road programmes could amount to more than Ten Million dollars. The Plan also requires the development of inter-regional communications links to integrate the area economically and socially with the rest of the province and North America. It, therefore, provides for a searching study of the transportation system of the region and contemplates the development of harbour and other facilities, improvements in ferry services to the Magdalen Islands to promote the economic development of those Islands, and improvements to the Rimouski-Mont-Joli Airport if increased frequency of air services so necessitates. Estimates of the cost of implementing the transportation improvements referred to amount to more than Fifteen Million dollars, all of which will be at Federal expense.

With respect to Prince Edward Island, the Government of Canada reached agreement with the Government of the Province of Prince Edward Island with respect to a comprehensive development plan for that Province. The Plan is based on a development strategy that would bring about full economic exploitation of the Islands large and potentially profitable agricultural resources. Other main features of the strategy are:

- a considerable development of tourist facilities;

En mai 1969, le gouvernement fédéral et celui du Québec sont tombés d'accord sur un Plan d'aménagement du bas Saint-Laurent, de la Gaspésie et des Îles-de-la-Madeleine qui visait à promouvoir le développement économique et social de la région, à augmenter les possibilités de revenu et d'emploi et à élever le niveau de vie. Le Plan prévoit l'aménagement d'un réseau de transport adapté au potentiel économique et social de la région, y compris, en particulier, des routes d'accès aux centres miniers, et, en outre, la création d'un réseau de routes régionales afin de permettre la concentration de la population et le développement du tourisme, de la pêche, de l'agriculture et de l'exploitation forestière. L'apport du gouvernement fédéral à ces programmes routiers pourrait dépasser \$10 millions. Le Plan appelle aussi l'établissement de liens de communication interrégionaux destinés à assurer l'intégration économique et sociale de la région au reste de la province et de l'Amérique du Nord. Il prévoit donc une étude à fond du réseau de transport de la région et envisage l'aménagement d'installations portuaires et autres, l'amélioration des services de bac avec les Îles-de-la-Madeleine afin de promouvoir le développement économique de ces dernières et l'amélioration également de l'aéroport de Rimouski-Mont-Joli si l'accroissement de la fréquence des services aériens l'exige. Le coût estimatif des améliorations susmentionnées à apporter aux moyens de transport dépasse \$15 millions, somme qui sera toute à la charge du gouvernement fédéral.

En ce qui concerne l'Île du Prince-Édouard le gouvernement fédéral a passé un accord avec le gouvernement de la province au sujet d'un plan de développement d'ensemble de la province. Le Plan se fonde sur une stratégie qui amènera la pleine exploitation économique de grandes ressources agricoles de l'Île qui sont potentiellement rentables. D'autres principaux éléments de la stratégie à mener comprennent les suivants:

- grand développement d'installations touristiques;

- better utilization of forest assets;
- rationalization of fisheries;
- extensive education and training for the full development of the labour force potential;
- increased efficiency and some expansion in processing and manufacturing industry;
- investment in housing, health and welfare services and other infrastructure required for effective development.

Arising out of the basic programmes are requirements for roads and improved ferry services to the Island. Although about one-third of the road network in Prince Edward Island is paved, only a small proportion of the system is of all-weather arterial standard. Consequently, the movement of heavy trucks is disrupted for a few weeks each spring. The highway part of the development plan provides, therefore, for the construction, rebuilding and improvement of 570 miles of roads over the next ten years at a cost of some Forty-Two Million dollars.

The ferry service which connects Prince Edward Island to the mainland has been subject to a comprehensive re-appraisal. New terminal facilities, including convenient parking areas, snack bars, rest rooms and tourist bureaus are being constructed at Borden, Prince Edward Island and Cape Tormentine, New Brunswick. One new ice-breaking ship, the M.V. "John Hamilton Grey", entered the service in 1968 to replace an old ship. Another smaller ship, additional to those already in service, is due to commence service in time for the summer rush this year. The total cost of the additional ship and the terminal facilities is approximately 7.5 million dollars, all of which will be paid from Federal funds. A new long range plan for the service has also been worked out which provides for increases in capacity to match growth of demand. The two new ships, together with the two already in service, combine to offer an

- meilleure utilisation de l'actif forestier;
- rationalisation de la pêche;
- instruction et formation poussées afin de mettre pleinement en valeur le potentiel de la population active;
- augmentation de l'efficacité et expansion dans une certaine mesure de l'industrie de la transformation et de la fabrication;
- investissement dans l'habitation, dans les services de santé et de bien-être et autres éléments d'infrastructure nécessaire à un développement efficace.

De ces programmes de base découlent des besoins en fait de voirie et de meilleurs services de bac avec l'Île. Même si le tiers de la voirie de l'Île est revêtue, une petite proportion seulement est de niveau artériel tous temps. C'est ainsi que le gros camionnage est perturbé quelques semaines chaque printemps. La partie routière du plan de développement prévoit donc la construction, la réfection et l'amélioration de 570 milles de routes d'ici dix ans au coût de quelque \$42 millions.

Le service de bac qui relie l'Île à la terre ferme a fait l'objet d'une réévaluation générale. Il se construit à Borden (Île du Prince-Édouard) et à Cape Tormentine (Nouveau-Brunswick) de nouvelles installations terminales, y compris de commodités zones de stationnement, des casse-croûtes, des salles de repos et des bureaux du tourisme. Un nouveau brise-glace, la vedette *John Hamilton Grey*, est entré en service en 1968 pour remplacer un vieux navire. Un autre petit navire, qui s'ajoutera à ceux qui sont déjà en service, doit commencer à circuler à temps pour la ruée de l'été. Le coût total du navire additionnel et des installations terminales est d'environ \$7.5 millions, somme qui sera toute à la charge du gouvernement fédéral. On a établi à l'égard du service un plan à long terme qui prévoit des augmentations de capacité à l'avenant de la croissance de la demande. Les deux nouveaux navires et les deux déjà en service

automobile carrying capacity more than twice that available for the summer season last year.

III BASIC PRINCIPLES OF A NEW TRANSPORT POLICY

The programme outlined must commence with the criteria established in Section 1 of the National Transportation Act, setting forth the National Transportation Policy for Canada and must proceed to develop regional transportation policy which is consistent with the National Transportation Act.

While a good deal of effort and research has been directed toward achieving a better understanding of transportation problems in the Atlantic region, there are still many areas where the best approach to be followed is not yet evident. For this reason the Federal Government should proceed on some items on as broad a basis as is possible within the resources available, but with measures clearly designated as interim with an adequate review procedure established to ensure that the most suitable long-term policies can evolve and be put into effect.

There are a number of principles which must govern the application of resources within the total programme:

- (1) Transportation is an essential element in economic development.
- (2) The principle of special Atlantic regional transportation assistance is still accepted as valid.
- (3) Federal financial assistance must be designed to encourage an "economic, efficient and adequate" transportation network with effective competition among modes.
- (4) The economic and social benefits achievable should be optimized in relation to the resources assigned. To achieve optimization a

assurent ensemble une capacité de transport des automobiles de plus du double de la capacité disponible l'été dernier.

III PRINCIPES DE BASE D'UNE NOUVELLE POLITIQUE DES TRANSPORTS

Le programme exposé doit commencer par les critères établis dans l'article 1^{er} de la Loi nationale sur les transports, qui énonce la politique nationale des transports au Canada, et doit procéder ensuite à l'élaboration d'une politique régionale des transports qui cadre avec la Loi.

Même s'il s'est consacré beaucoup d'effort et de recherche en vue d'en arriver à mieux comprendre les problèmes de transport dans la région atlantique, il subsiste beaucoup de secteurs où la meilleure approche à pratiquer n'est pas encore manifeste. Le gouvernement fédéral devrait donc, pour cette raison, procéder à l'égard de certains points sur une base aussi étendue que possible dans le cadre des ressources disponibles, mais en appliquant des mesures clairement désignées comme provisoires; il faudrait instituer une procédure de revue adéquate afin d'assurer l'élaboration et l'application des mesures à long terme les plus pertinentes.

Un certain nombre de principes doivent régir l'application des ressources dans l'ensemble du programme:

- (1) Les transports constituent un élément essentiel du développement économique;
- (2) Le principe de l'aide spéciale aux transports de la région atlantique est encore accepté comme valide;
- (3) L'aide financière fédérale doit viser à encourager le développement d'un réseau de transport «économique, efficace et adéquat» et l'existence d'une réelle concurrence entre les moyens de transport;
- (4) Il faut optimiser, par rapport aux ressources engagées, les bénéfices économiques et sociaux éventuels. Pour optimiser les béné

much greater degree of flexibility in the use of resources is required. Present assistance is being channeled into a small number of rigid programmes.

(5) Means must be provided to broaden the base for transportation assistance in the Atlantic region. It is essential that individual programmes be awarded proper priorities and be assured of sufficient permanence to permit adequate adjustment by the business community.

An important objective is the creation of competition between carriers in order to lower the transportation cost to shippers and producers in the Atlantic region.

Competition, where it can be sustained on reasonably economic grounds, should be stimulated to the maximum extent.

(6) In choosing areas for federal assistance—careful consideration should be given to whether or not continuing subsidy action is necessary. Situations offering prospect for gradual withdrawal of assistance should be accorded higher priority status, because of the ability to use funds elsewhere in the near future. This should not be taken as any denial of the historic principle that the merchants traders and manufacturers of the Atlantic Provinces should have continued access to the wider markets of Canada.

(7) Growth industries should also be given high priority consideration in assistance schemes for the Atlantic region.

(8) In developing regional transportation policy and programmes—consideration of financial assistance and regulations must be given to areas where effective competition is non-existent.

(9) It is felt that the residents of the Atlantic region have a better understanding of the

fices, il faut impartir beaucoup plus de souplesse à la mise en œuvre des ressources. L'assistance actuelle aboutit à un petit nombre de programmes rigides:

(5) Il faut fournir des moyens permettant d'élargir la base de l'assistance aux transports dans la région atlantique. Il est essentiel d'accorder à chaque programme la priorité qui lui revient et lui assurer assez de permanence pour que la collectivité industrielle et commerciale puisse bien s'y adapter.

Un objectif important est de créer de la concurrence entre les transporteurs afin de réduire le coût du transport aux expéditeurs et producteurs dans la région atlantique.

Il faudrait stimuler au maximum la concurrence lorsqu'il y a moyen de la soutenir sur un pied raisonnablement économique.

(6) Dans le choix des secteurs à épauler par l'assistance fédérale, il faudrait bien déterminer si le maintien du subventionnement est nécessaire. Il faudrait accorder une priorité supérieure aux situations qui offrent la perspective d'une élimination graduelle de l'assistance parce que cela permettra d'employer des fonds ailleurs dans le proche avenir. Il ne faudrait pas voir en cela une négation du principe historique selon lequel les marchands, commerçants et fabricants des provinces de l'Atlantique doivent continuer d'avoir accès aux marchés plus étendus du Canada.

(7) Il faudrait aussi aviser à accorder une haute priorité aux industries d'entraînement dans les programmes d'assistance à la région atlantique.

(8) Dans l'élaboration de la politique et des programmes de transport d'ordre régional, il faut aviser à accorder le bénéfice d'une assistance financière et d'une réglementation aux secteurs où il n'existe pas de réelle concurrence.

(9) De l'avis du Comité, les résidents de la région atlantique saisissent mieux les pro-

problems of the region than non-residents and should have primary responsibility for administering many of the new measures of transportation assistance that may be proposed for the Atlantic region.

(10) Transportation policy for the Atlantic provinces should be related to overall plans for regional economic development and consequently there should be close co-operation between the Department of Transport and the Department of Regional Economic Development.

The assistance proposals in this report take into account all of the submissions and recommendations made by individuals, firms, and municipalities in the Atlantic region and the submission of the Atlantic Premiers to the Minister of Transport, on March 10th, 1969. The proposals set out herein by and large correspond with many of their recommendations, although some parts have received different emphasis and application.

History has shown that policies and programmes sometimes decline in effectiveness with the passage of time. The development of new conditions can continually erode the original usefulness of any policy or programme, thus the proposals for assistance that follow provide for a review of the administration and effectiveness of the various programme proposals from the date of the coming into force of the programme or programmes.

The proposals set out herein take into account existing Federal assistance programmes and have been formed in such a way as to ensure consistency with them.

IV TRANSPORTATION LEGISLATIVE PROPOSALS

Your Committee recommends that the Government should consider the advisability of passing legislation in the following areas:

blèmes du cru et devraient être les premiers appelés à appliquer plusieurs des mesures d'assistance au transport qui pourront être proposées à l'égard de la région.

(10) La politique des transports des provinces atlantiques devrait se rattacher à des plans d'ensemble en vue du développement économique de la région. Il faudrait donc une étroite collaboration entre le ministère des Transports et celui de l'Expansion économique régionale.

Les propositions d'assistance formulées dans le présent rapport tiennent compte de tous les mémoires et de toutes les propositions présentés par des personnes, des sociétés et des municipalités de la région de l'Atlantique ainsi que du mémoire des premiers ministres des provinces atlantiques au ministre des Transports le 10 mars 1969. Les propositions du Comité correspondent, à tout prendre, à plusieurs de leurs propositions, bien que certaines parties soient plus ou moins soulignées et appliquées.

L'histoire enseigne que des mesures et des programmes perdent parfois de leur efficacité avec l'écoulement du temps. L'apparition de nouvelles conditions peut constamment éroder l'utilité première d'une mesure ou d'un programme: c'est ainsi, par conséquent, que les propositions d'assistance qui suivent prévoient une revue de l'administration et de l'efficacité des divers programmes proposés, et cela à partir de leur mise en route.

Nos propositions tiennent compte des programmes d'assistance fédéraux déjà existants et sont conçues de façon à cadrer avec ces derniers.

IV PROPOSITIONS LÉGISLATIVES CONCERNANT LES TRANSPORTS

Le Comité recommande que le Gouvernement étudie l'opportunité d'adopter une loi pour légiférer dans les domaines suivants:

(1) An Atlantic Region Transportation Act to amend the Maritime Freight Rates Act and to include other programmes

(2) Subsidies For For-Hire Water Carriers Serving Newfoundland

(3) Highway Programmes

(4) New Assistance Programmes.

1) Atlantic Region Transportation Act:

Such legislation should bring up to date the M.F.R.A. and should incorporate the following features:

(a) Extension of the existing 30% "west-bound" subsidy now paid on rail rates to all shipments of goods out of "select territory" by all modes to other points in Canada, with priority being given to "for-hire" trucking.

(b) Extension of the subsidies within the limits specified in (a) to all express and L.C.L. shipments.

(c) Replacement of the existing 20% subsidy paid on rail rates on shipments moving within the "select territory" with selective subsidy paid on traffic moved by all modes.

(d) All subsidies to be administered by an Atlantic Region Transportation board, and to be paid to the shipper where feasible. Initially until administrative procedures are developed, such subsidies would be paid to the common carriers.

2) Subsidies for For-Hire Water Carriers Serving Newfoundland:

Your Committee has concluded that for-hire water carriers operating between Newfoundland

(1) Loi sur les transports de la région atlantique aux fins de modifier la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces maritimes et y inscrire d'autres programmes;

(2) Subventionnement des transporteurs par eau qui pratiquent le louage et desservent Terre-Neuve;

(3) Programmes routiers;

(4) Nouveaux programmes d'assistance.

(1) Loi sur les transports de la région atlantique:

La loi devrait mettre à jour la loi actuelle sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes et renfermer les dispositions suivantes:

a) Extension de la subvention «vers l'ouest» de 30%, actuellement versée sur tous les tarifs ferroviaires, à toutes les expéditions de marchandises acheminées hors du «territoire choisi» par tous moyens et à d'autres endroits au Canada, la priorité allant au camionnage «de louage».

b) Extension des subventions, dans les limites précisées en a), à toutes les expéditions par messageries et de détail.

c) Remplacement de la subvention de 20 p. 100 versée sur tous les tarifs ferroviaires à l'égard des expéditions circulant dans le «territoire choisi» par une subvention sélective au bénéfice du trafic acheminé par tous moyens.

d) Administration de toutes les subventions par une Commission des transports de la région atlantique et versement de ces dernières à l'expéditeur lorsqu'il y a moyen. Au début, versement des subventions aux voituriers publics jusqu'à l'établissement de procédures administratives.

(2) Subventionnement des transporteurs par eau qui pratiquent le louage et desservent Terre-Neuve:

Le Comité a conclu que les transporteurs par eau qui pratiquent le louage et opèrent entre

and the mainland should be subsidized for all cargo carried in order to reduce in the long term the total subsidy required. It is therefore recommended as an interim measure that the Government consider the advisability of passing legislation so that the following subsidies be paid to regularly scheduled for-hire water carriers between Montreal and St. John's, and, Montreal and Corner Brook.

At present, a subsidy of \$279,000.00 per year is being paid to a water carrier from Halifax to St. John's, Newfoundland and a subsidy of \$40,000.00 per year is being paid to a water carrier from Halifax to Cupids. The first of these is equivalent to \$14.00 per ton and the latter equivalent to \$3.00 per ton.

These existing subsidy programmes and the new assistance recommended above should be considered interim and subject to revision after the completion of what your Committee understands is an in depth examination of the entire handling of traffic to and from Newfoundland by the Department of Transport. Your Committee would expect that the examination should produce a policy which will continue to recognize the terms of Union between Canada and Newfoundland and will maximize the benefits to the public of Newfoundland from whatever financial assistance provided by the Federal Government.

(3) *Highway Programmes*

"An adequate highway network is essential to the economic development of the region. The limited financial capabilities of the Atlantic Provinces necessitates an increase in the federal investment in the arterial highway programme. A long-term programme is essential to get maximum benefit from available funds. The Province of Newfoundland and Labrador have special highway requirements within the Atlantic region".

(Atlantic Premiers' Brief - March 10, 1969.)

Terre-Neuve et la terre ferme devraient être subventionnés à l'égard de toutes les marchandises transportées afin de réduire ainsi à la longue le total des subventions nécessaires. Il est par conséquent recommandé à titre de mesure provisoire que le gouvernement étudie l'opportunité d'adopter une loi pour que les subventions suivantes soient versées aux cargos de louage à trajets réguliers entre Montréal-Saint-Jean et Montréal-Corner Brook.

Actuellement des subventions de 279,000 dollars par année sont versées aux cargos qui font le trajet Halifax-Saint-Jean (T.-N.) et l'on verse 40,000 dollars par année à ceux qui font le trajet Halifax-Cupids. Les premières subventions représentent 14 dollars la tonne et les dernières, 3 dollars la tonne.

Ces programmes existants et l'aide nouvelle recommandée ci-dessus devraient être considérés comme provisoires et sujets à révision lorsque sera terminée, le Comité voudra bien le comprendre, l'étude en profondeur de toute la manutention des marchandises entrant à Terre-Neuve et en sortant, entreprise par le ministère des Transports. Le Comité s'attend que l'étude devrait donner des résultats conformes aux termes de l'union entre le Canada et Terre-Neuve et qui devront assurer aux habitants de Terre-Neuve le maximum de bénéfices à tirer de toute aide financière fournie par le gouvernement fédéral.

(3) *Programmes routiers*

«Un réseau satisfaisant de routes est nécessaire à l'expansion économique de la région. Les ressources financières limitées des provinces de l'Atlantique demandent que le gouvernement fédéral accroisse sa contribution au programme du réseau routier. Il est nécessaire de mettre au point un programme à long terme si l'on veut tirer le maximum d'avantage des sommes disponibles. La province de Terre-Neuve et le Labrador au domaine des routes ont des exigences particulières au sein de la région atlantique». (Exposé des premiers ministres des provinces de l'Atlantique - 10 mars 1969).

The Government should continue to assist in meeting the capital costs of modern all-weather highway systems for the Atlantic Provinces. It is believed that such highways are an essential element in creating an adequate infrastructure for the Atlantic Provinces and in increasing competition among transportation modes in the Atlantic Provinces. Competition among the modes is the keystone of the National Transportation Policy and is the basic regulator of transportation rates set out in the National Transportation Act. Virtually all of the modern all-weather highways in the Atlantic Provinces have been constructed with federal assistance as part of the Trans-Canada Highway or under the Trunk Roads Programme of the Atlantic Development Board. It is recommended that the Department of Regional Economic Expansion consider the request of the Atlantic Premiers in their submission to the Minister of Transport of March 10th, 1969 for substantial highway assistance in the context of their planning for the economic expansion of the Atlantic Provinces.

In the meantime, it is the view of your Committee that, in order to ensure that continued progress is made towards providing the arterial highway network so vital to the region, that the Government give consideration to the proposals set out in Appendix "A".

Your Committee recognizes that any substantial highway program will have its effect upon the continued maintenance of all parts of the existing railway plant and coastal water services. It is recommended that consultation be undertaken with the Provincial authorities to ensure that in the resulting rationalization of existing transport service adequate alternative transportation services and proper cost-sharing arrangements are available and proven.

(4) *New Assistance Programmes*

A Measures

These proposals are designed for the purpose of increasing the ability and efficiency of

Le gouvernement devrait continuer à aider financièrement la construction de réseaux routiers modernes toute saison dans les provinces de l'Atlantique. Ces routes sont un élément essentiel dans l'établissement d'une infrastructure adéquate dans les provinces de l'Atlantique et pour l'accroissement de la concurrence entre les différents modes de transport. La concurrence entre les modes de transport est le fondement de la Politique nationale sur les transports et constitue l'élément régulateur fondamental des tarifs établis dans la Loi nationale sur les transports. Presque toutes les routes modernes toute saison des provinces de l'Atlantique ont été construites avec l'aide du gouvernement fédéral à titre de parties de la route transcanadienne ou en vertu du programme des voies principales de l'Office d'expansion économique de la région atlantique. Il est recommandé que le ministère de l'Expansion économique régionale étudie la demande que les premiers ministres des provinces de l'Atlantique ont soumise au ministre des Transports le 10 mars 1969 et dans laquelle ils réclament au chapitre des routes une aide substantielle qui viendrait s'intégrer aux travaux qu'ils ont entrepris pour planifier l'expansion économique des provinces de l'Atlantique.

Entre temps, c'est l'opinion du Comité que pour assurer des progrès continus dans l'établissement d'un réseau routier si important pour cette région, le gouvernement étudie les propositions qui figurent à l'annexe «A».

Le Comité reconnaît que tout programme routier important exercera une influence sur tous les services ferroviaires et de navigation côtière. Il est recommandé que des consultations soient entreprises avec les autorités provinciales pour s'assurer qu'à la suite de la rationalisation du service de transport existant on en arrive à des ententes relatives à d'autres services et à des accords sur le partage des frais.

(4) *Nouveaux programmes d'aide*

A Mesures

Ces propositions ont pour but d'accroître l'efficacité des expéditeurs et des producteurs

shippers and producers in the Atlantic region to compete in the markets of Canada.

Such assistance programs should be administered by the Atlantic Region Transportation Board proposed under the revision to the M.F.R.A. section of the report. Examples of the types of assistance which the Board should be empowered to provide include:

(a) An extended consultative traffic management service to encourage increased "pooling" arrangement for regional producers, which together with (b) above would assist shippers to avoid shipping in less than carload lots and thereby avoid paying the high rates associated with such shipments;

(b) Warehousing and Inventory Cost Assistance;

(c) Selective supplementary transportation assistance for both inbound and outbound commodities and for Atlantic regions shippers adversely affected by withdrawal of the intra-select territory subsidy;

(d) Advice regarding the purchasing of specialized transportation equipment;

(e) Help for the setting up or establishment of central terminal facilities to encourage transportation integration;

(f) Development of transport services essential for industrial expansion where the volume of traffic is initially too low to operate without financial assistance. Such assistance would, of necessity, be for a limited period of time;

(g) Research and Liaison.

To expand briefly on items (b) and (c) regarding Warehousing and Inventory Cost Assistance, the proposed Board could, as stated previously, be empowered to sponsor a ware-

de la région atlantique et leur permettre de faire concurrence aux autres sur les marchés canadiens.

Ces programmes d'aide devraient être administrés par l'Office des transports de la région atlantique dont la création a été proposée lors de la révision de la partie du rapport relatif à la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes. Voici des exemples du genre d'aide que l'Office pourrait accorder:

a) Un service consultatif de gestion du trafic qui encouragerait des ententes d'action commune entre les producteurs régionaux et compte tenu de b) ci-dessus aiderait les expéditeurs à éviter l'expédition de quantités de marchandises inférieures à des wagonnées complètes pour n'avoir pas ainsi à payer des tarifs élevés que comportent ces expéditions.

b) Aide à l'entreposage et aux dépenses d'inventaire.

c) Aide relative à des choix supplémentaires de transport pour les marchandises qui entrent ou qui sortent et pour les expéditeurs de la région atlantique qui subissent le contre-coup de l'abolition des subventions pour des territoires déterminés.

d) Conseil relativement à l'achat d'équipement de transport spécialisé.

e) Aide à l'établissement d'installations terminales pour encourager l'intégration du transport.

f) Développement de services de transport essentiels à l'expansion industrielle là où le volume de trafic est trop faible pour pouvoir se maintenir sans aide. Cette aide nécessairement ne serait que pour une période de temps limitée.

g) Recherche et liaison.

A exposer brièvement sur la formule b) et c) concernant l'aide à l'entreposage et aux dépenses d'inventaire, l'Office proposé, comme exposé antérieurement, pourrait être autorisé

housing service in Toronto and Montreal to permit producers in the Atlantic Provinces to service these areas from local warehouses, rather than directly from the Atlantic Provinces. The Board might assist such producers with inventory costs involved in shipping larger quantities of goods to Toronto and Montreal and holding them until they are sold. Assistance would be to help Atlantic Provinces producers gain and hold larger markets or reduce their costs with their present market. It is suggested that for any given shipper, such assistance would be for a specified period of time. The principle is that if the assistance does not permit the producer to establish a viable operation using the special distribution services, then he would in effect after a trial period, lose the assistance. The proposals for a consultative traffic management service and for assistance with warehousing and inventory costs are particularly relevant to problems created for Atlantic Provinces shippers by the railways' new non-carload tariff, (ETA-100). The proposals outlined here would assist in the pooling of small shipments into larger lots to take advantage of the railways' new non-carload tariff. Continuity of assistance would be dependent upon the shipper establishing and maintaining a viable operation of economic benefit to the Region.

In addition, the Board should have the power to grant, upon application, assistance on transportation costs for selected raw materials, semi-finished materials and component parts which industries bring into their plants for further manufacturing and processing, and transportation assistance on products shipped to markets other than markets throughout Canada. The overall guide-lines for such assistance should be the degree to which this assistance would enable the company to expand.

administrer un service d'entreposage à Toronto et à Montréal afin de permettre aux producteurs des provinces de l'Atlantique de desservir ces régions à partir d'entrepôts locaux plutôt que directement à partir des provinces de l'Atlantique. L'Office pourrait aider les producteurs relativement aux dépenses d'inventaire que comporte l'expédition de grandes quantités de marchandises à Toronto ou à Montréal, et leur entreposage en attendant la vente. Cela aurait pour but d'aider les producteurs des provinces de l'Atlantique à se tailler et à conserver des marchés ou à réduire leurs frais relativement aux marchés qu'ils possèdent déjà. Il est proposé que pour chaque expéditeur cette aide ne serait que pour une période de temps déterminée. Le principe est que si l'aide ne permet pas à un producteur d'établir un commerce viable en utilisant des services spéciaux de distribution, après une période d'essai, il ne recevra plus d'aide. Les propositions relatives à un service consultatif de gestion du trafic et à l'aide à accorder à l'entreposage et aux dépenses d'inventaires se rattachent surtout aux problèmes qui découlent pour les expéditeurs des provinces de l'Atlantique de l'application des nouveaux tarifs ferroviaires (ETA-100) relatifs à l'expédition de marchandises en quantités moindres que par wagonnée. Ces propositions rendraient possible la mise en commun de petites quantités afin de tirer avantage des nouveaux tarifs ferroviaires. L'Aide se maintiendrait à condition que l'expéditeur réussisse à établir et à conserver une exploitation viable et économiquement utile à la région.

De plus, l'Office devrait avoir le pouvoir d'accorder sur demande de l'aide pour le transport de produits bruts déterminés, de produits semi-ouvrés et de pièces que l'industrie utilise et transforme de nouveau de même que de l'aide pour le transport de produits expédiés vers d'autres marchés que les marchés canadiens. Les grandes lignes de cette aide seraient la mesure selon laquelle elle permettrait à une société de prendre de l'expansion.

Such assistance programs should be complemented by the research facilities of the Canadian Transportation Commission. Furthermore, your Committee notes that the Premiers' report proposed expanding the consultative traffic management assistance the region has provided through its Transportation Commission. Your Committee heard representations for such increased service and it commends the Provincial Governments for taking steps in this direction. Close liaison should exist between the region Transportation Commission and the Atlantic Province Transportation and the Canadian Transportation Commission.

B Administration

A new Atlantic region transportation Board would consist of some part-time members appointed by and representing the Federal Government and one part-time member appointed by and representing each of the Provincial Governments. In addition, the Board could include a full-time Managing Director to be appointed by the other members. The Board would have the power to hire a small professional staff, including industrial engineers, economists, accountants, etc. and the necessary supporting staff. The Board would be located in the Atlantic region.

The Board would be required to submit an annual report to Parliament.

The functions of the new Board would be to set up and administer the revised M.F.R.A. the new assistance programmes and the research projects described above. It would also have power to recommend highway projects to Federal and Provincial authorities. Your Committee recommends that the Government consider the advisability that the programmes and activities of the Board would be financed by a new Federal Fund and reviewed after certain stated period by the Federal authorities in consultation with the Governments of the Atlantic Provinces.

Ces programmes d'aide devraient être appuyés par les installations de recherche de la Commission canadienne des transports. De plus, le Comité fait observer que le rapport des premiers ministres a proposé de donner plus d'ampleur à l'aide consultative en matière de gestion du trafic dont a profité la région par l'entremise de sa Commission des transports. Le Comité a reçu des demandes relatives à l'accroissement de ce service et il félicite les gouvernements provinciaux d'avoir agi en ce sens. Une liaison étroite devrait exister entre la Commission des transports de la région, la Commission des transports des provinces de l'Atlantique et la Commission canadienne des transports.

B Administration

Un nouvel Office des transports de la région atlantique devrait être composé de quelques membres à temps partiel nommés par le gouvernement fédéral et qui le représenteraient, et d'un membre à temps partiel nommé par chaque gouvernement provincial et qui le représenterait. De plus l'Office pourrait comporter un directeur à temps plein qui serait nommé par les autres membres. L'Office serait autorisé à embaucher quelques professionnels comme des ingénieurs, des économistes et des comptables y compris le personnel de soutien. L'Office serait situé dans la région atlantique.

L'Office serait tenu de soumettre un rapport annuel au Parlement.

Les fonctions du nouvel Office consisteraient dans l'élaboration et l'administration de la Loi révisée sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes, les nouveaux programmes d'aide et les travaux de recherche décrits ci-dessus. Il pourrait aussi formuler des recommandations aux autorités fédérales et provinciales en matière de route. Le Comité recommande que le gouvernement étudie la possibilité que les programmes et les travaux de l'Office soient financés par un nouveau Fonds fédéral et qu'on fasse l'examen de la situation après une certaine période de temps avec la participation des gouvernements des provinces de l'Atlantique.

IMPLEMENTATION

New legislation is a fundamental requirement for putting the proposals contained herein into effect. Legislation is necessary to create the Atlantic Region Transportation Board and to establish the Atlantic Region Transportation Fund. Other proposals can be implemented by the provision of funds in the Estimates.

It is recommended that legislation be prepared by Federal Government for consideration of Parliament as soon as it is feasible to implement the proposals above.

VI OTHER CONCLUSIONS AND RECOMMENDATIONS

Your Committee heard many representations on a variety of other transportation matters involving Atlantic Canada. For convenience, these are set out in separate categories.

Air Services

The Atlantic Premiers made the following broad recommendations with respect to air:

- (1) a re-definition of air transportation policy should take place in order to permit a re-distribution of air routes between trunk and regional carriers;
- (2) regional carriers should be compensated for servicing uneconomic parts of the network which are, nevertheless, essential to the area served;
- (3) the Federal Government should extend financial assistance immediately to the regional carriers to enable them to re-equip its fleet and upgrade its airport facilities and navigational equipment;
- (4) more research must be carried out before other final detailed recommendations can be

V MISE EN APPLICATION

La nouvelle loi est absolument nécessaire à la mise en application des propositions dont il a été question. La loi est nécessaire à l'établissement de la Commission des transports de la région atlantique et du Fonds d'aide au transport dans la région atlantique. Les autres propositions peuvent être mises en vigueur à l'aide de crédits prévus au budget.

Il est recommandé que le gouvernement fédéral soumette la loi à l'examen du Parlement le plus tôt possible afin de donner suite à ces propositions.

VI AUTRES CONCLUSIONS ET RECOMMANDATIONS

Le Comité a entendu plusieurs exposés sur un grand nombre d'autres sujets relatifs au transport dans l'Est du Canada. Pour des raisons d'ordre pratique ces sujets sont exposés dans des catégories séparées.

Service aériens

Les premiers ministres des provinces de l'atlantique ont soumis les recommandations suivantes relativement aux services aériens:

- (1) une redéfinition des politiques relatives au transport aérien devrait être entreprise afin de permettre une nouvelle répartition des routes aériennes entre les lignes régionales et les lignes principales;
- (2) les sociétés régionales devraient être dédommagées pour desservir les parties non rentables du réseau qui sont néanmoins essentielles à la région desservie;
- (3) le gouvernement fédéral devrait accorder de l'aide financière immédiatement aux sociétés régionales afin de leur permettre de rééquiper leur flotte et d'améliorer leurs installations d'aéroport et leur équipement de navigation;
- (4) plus de recherches devraient être entreprises avant que soit formulée toute autre

made on such matters as airport locations, additional air routes and shifts in air routes.

recommandation détaillée au sujet d'emplacements d'aéroport, de routes aériennes supplémentaires et de modifications des routes aériennes.

Ports and Harbours

Your Committee has heard considerable evidence relating to the use of the Ports of Atlantic Canada. These constitute an asset of great potential in dealing with the transportation problems. Two studies are now available dealing with harbour administration. In addition, a study has been ordered by the Government into the possibility of developing a Canadian Merchant Marine. It is the opinion of your Committee that the studies dealing with harbour administration should be referred to it for lengthy examination at the next session of Parliament, and it would expect in due course to be given the task of examining the Merchant Marine report.

Ports

Le Comité a entendu de nombreux témoignages relatifs à l'utilisation des ports canadiens de l'Atlantique. Les ports représentent un actif très important dans la question des transports. Deux études ont été faites sur la gestion des ports. De plus le gouvernement a demandé qu'une étude soit faite sur la possibilité de développer une marine marchande canadienne. Le comité est d'avis que les études sur la gestion des ports devraient lui être soumises pour examen approfondi à la prochaine session et quand le moment viendra, on devrait aussi lui confier la tâche d'étudier le rapport de la marine marchande.

Maine Corridor Road

With respect to the Maine Corridor Road, the three Maritime Provinces have met with the Government of the State of Maine to discuss the problem and are currently looking at the economic advantages.

Route corridor de l'État du Maine

Au sujet de la route corridor de l'État du Maine, les trois provinces maritimes ont rencontré le gouvernement de l'État du Maine pour étudier le problème et l'on examine actuellement les avantages économiques.

Chignecto Canal

Submissions were heard on this topic, and the argument advanced that the Canal would be a natural extension of the St. Lawrence Seaway and provide low cost water rates on bulk commodities to the Great Lakes and also from the northern part of the Province of New Brunswick to the southern part of New Brunswick.

Le canal Chignectou

Les exposés ont été assez durs à ce sujet et l'argument utilisé que le canal serait une prolongation naturelle de la Voie maritime du Saint-Laurent et permettrait le transport à bon marché vers les Grands lacs et aussi à partir du nord du Nouveau-Brunswick vers le sud de la province.

The Committee recommends that the development of such a Canal be a part of its Ports and Harbours study.

Le Comité recommande que l'aménagement de ce canal fasse partie de l'étude sur les ports.

New Brunswick-Prince Edward Island Crossing

Chaussée reliant l'Île du Prince-Edouard au Nouveau-Brunswick

Your Committee heard considerable evidence in favour of a fixed crossing between New

Le Comité a entendu de nombreux témoignages en faveur de la construction d'une voie fixe

runswick and Prince Edward Island, in particular a representation on behalf of the Government of Prince Edward Island. The Federal Government had made its decision against proceeding with such a crossing, and your committee therefore limits itself to one recommendation, namely, that there be a review of the proposal from time to time in the light of changing economic circumstances relating to the costs of financing and of construction.

Newfoundland Rail Passenger Service

The Canadian Transport Commission has granted an order, number R-2673 dated July 3, 1968, and an order, number R-5185, dated April 14, 1969, which would permit the Canadian National Railways to discontinue its rail passenger service in the Province of Newfoundland. The decision has prompted a considerable amount of evidence and of argument favourable and unfavourable to come before your Committee. Because an appeal has been made to the Governor General in Council against the order, your Committee considers the matter to be *sub judice* and therefore does not make a recommendation.

APPENDIX "A"

ATLANTIC PROVINCES HIGHWAYS

Prior to the findings of the Atlantic Provinces Study, the Atlantic Development Board accepted the widely held (and probably correct) view that a lack of adequate all-weather highways could be a major obstacle to the economic development of the region. Accordingly, the Atlantic Development Board allocated from the Atlantic Development Fund millions of dollars for the improvement of trunk highways and particular emphasis was placed on bringing trunk highways up to all-weather standards.

entre le Nouveau-Brunswick et l'Île du Prince-Edouard et en particulier l'exposé du gouvernement de l'Île du Prince-Edouard. Le gouvernement fédéral a pris la décision de ne pas donner suite à ce projet de chaussée et le Comité par conséquent se contente de formuler une seule recommandation, soit de réexaminer de temps en temps la proposition en fonction de circonstances économiques différentes relatives au coût de financement et de construction.

Service de transport des voyageurs par chemin de fer à Terre-Neuve

La Commission canadienne des transports a émis une ordonnance (n° R-2673) le 3 juillet 1969 et une autre (n° R-5185) le 14 avril 1969 qui permettraient au Canadien National de discontinuer son service voyageur à Terre-Neuve. La décision a donné lieu à de nombreux témoignages et le Comité a entendu du pour et du contre. Puisqu'un appel a été fait au gouverneur général en Conseil contre l'ordonnance, le Comité considère que l'affaire est maintenant *sub judice* et par conséquent s'abstiendra de formuler des recommandations.

APPENDICE «A»

LES GRANDES ROUTES DES PROVINCES ATLANTIQUES

Avant que ne soient connues les constatations incluses dans le relevé concernant les provinces atlantiques, l'Office d'expansion économique de la région atlantique avait accepté l'opinion généralement reconnue (et probablement exacte) que le manque de grandes routes aptes à résister à tous les genres de températures pouvait nuire fortement au développement économique de la région. En conséquence, l'Office d'expansion économique de la région atlantique a affecté des millions de dollars, à même la caisse créée aux fins de ce développement, pour perfectionner les routes principales, en cherchant particulièrement à les adapter aux variations météorologiques normales.

In a joint submission in April, 1968, the four Atlantic Provinces put forth a case for a ten year Federal/Provincial trunk highway programme totalling \$925,000,000 to be shared on a 90-10 Federal/Provincial basis, including costs of rights-of-way. The Federal grant requested was \$835,000,000. In support of the proposal, the submission noted the following factors:

(1) the low capacities, weight restrictions, lack of all-weather features, and lack of safety features which characterize much of the existing highway system;

(2) the lack of an adequate fiscal base in the provinces to support the financial expenditures needed for an extensive highway programme;

(3) the high proportion of highway expenditures contained in provincial budgets, compared to other provinces, as well as the relatively high highway costs per capita, high operating expenditures in relation to highway revenues, etc.

If the provinces were to continue to spend from their own revenues an average of \$52,000,000 spent annually in the period 1964-67, in order to maintain total expenditures at the average of about \$100,000,000 per annum prevailing during these years, the federal contribution would have to be of the order of \$50,000,000 per year, i.e. at around the levels prevailing during only 3 out of the 12 years since 1959-60 when all three major federal cost share programs were at their peak. However, as not all Provincial expenditures are on arterial highways, this level of expenditure would not achieve the joint Provincial program within 10 years.

Dans un document mixte soumis en avril 1968, les quatre provinces atlantiques faisaient valoir un programme réparti sur dix ans et qui prévoyait la création, par les gouvernements fédéral et provinciaux, de routes principales, au coût total de 925 millions de dollars, 90 p. 100 de ce montant devant être payé par le gouvernement fédéral et 10 p. 100 par les provinces. Ceci incluait le coût des droits de passage. L'octroi demandé au gouvernement fédéral s'établissait à 835 millions de dollars. Le document soumis soulignait les éléments qui suivent à l'appui de la proposition avancée.

(1) les capacités d'ordre inférieur, les restrictions imposées au poids, le manque de résistance aux variations météorologiques et l'absence des dispositifs de sûreté qui caractérisent la plupart des autres réseaux de la voirie;

(2) l'absence d'une assiette financière suffisante pour permettre aux provinces de subvenir aux dépenses qu'entraînerait un grand programme de développement routier;

(3) la forte proportion de dépenses affectées à la voirie dans les budgets provinciaux, en comparaison de celles des autres provinces, non moins que le montant relativement élevé du coût, par tête, des grandes routes, les frais d'exploitation élevés par rapport aux recettes provenant des routes, et ainsi de suite.

Advenant le cas où les provinces auraient à continuer à puiser dans leurs propres revenus pour trouver la somme moyenne de 52 millions de dollars, versée chaque année durant la période allant de 1964 à 1967, elles ne pourraient soutenir les dépenses totales d'une moyenne d'environ 100 millions de dollars par année qu'elles ont faites pendant ces années sans obtenir au préalable un apport fédéral de l'ordre de 50 millions par année; autrement dit cet apport devrait approcher les niveaux atteints au cours de trois ans seulement sur les douze années écoulées depuis l'exercice 1959-1960, époque à laquelle les trois principaux programmes fédéraux à frais partagés atteignaient leur point maximum. Toutefois, étant donné que toutes les dépenses provinciales ne visent pas les grandes artères de la

voirie, ce niveau des déboursés ne réussirait pas à parachever le programme mixte conçu par les provinces dans un délai de dix ans.

Evidence is that the Atlantic Provinces would not be able to maintain such expenditures even if the Federal Government were willing to provide the same level of contribution.

Il est évident que les provinces atlantiques ne pourraient soutenir ces dépenses même si le gouvernement fédéral consentait à fournir un apport de valeur égale.

What seems clear, is that whether such a program is realized in ten, twenty or thirty years depends on the size of the Federal contributions.

Il ressort clairement que le programme en vue sera réalisé dans dix, vingt ou trente ans, selon que l'apport fédéral sera plus ou moins élevé.

The question arises as to the actual need for further road programs aimed at economic development of the Atlantic Region, the priority to be assigned such programs as against other areas of possible investment which might achieve the same ends, and the time horizon appropriate to the satisfaction of any needs identified.

On a mis en doute le besoin réel de nouveaux programmes de voirie tendant à défavoriser l'expansion économique de la région de l'Atlantique, ainsi que la priorité qui devrait être accordée à ces programmes par rapport à d'autres genres de placements susceptibles de produire les mêmes résultats, et également le délai éventuel qui conviendrait à tous les besoins reconnus.

While it may be assumed that expenditures on upgrading the extensive mileage of roads suggested in the joint submission by the Atlantic provinces would result in some level of benefits, the amount of the benefits is not known, and, hence, the justification for the investments cannot be expressed in terms of alternative investment opportunities in other non-highway projects.

Tout en présumant que les dépenses consacrées à l'augmentation du nombre de milles couverts par les grandes routes, comme le propose le projet mixte soumis par les provinces atlantiques, ne seraient pas sans donner des résultats avantageux, le degré exact de ces avantages n'est pas connu et, par conséquent, il est impossible de justifier ces placements en les comparant aux avantages que pourraient procurer d'autres programmes qui sont étrangers aux travaux de la voirie.

The present highway system in some areas is relatively poor in quality compared to roads in more developed Canadian regions or that the present system imposes some delays and additional cost on road users.

Le réseau routier actuel est d'une qualité relativement inférieure dans certaines régions si on le compare aux routes qui se trouvent dans des zones mieux développées du Canada sans compter que le système actuellement en usage impose des retards et des frais supplémentaires aux personnes qui l'utilisent.

It may seem premature to make recommendations regarding either specific road improvements, or the appropriate level of federal financing to be provided, without a more detailed study of regional road conditions, and future requirements, being undertaken than has been done hitherto, including the work of the

Il semblera peut-être prématuré de faire des recommandations concernant certaines autres améliorations à apporter aux routes où le niveau suffisant d'aide financière qui devrait être accordée par le gouvernement fédéral, sans avoir mieux étudié au préalable l'état des routes régionales ainsi que leurs besoins à venir, et ce

Economist Intelligence Unit Limited, in order to determine the priority to be given to investments in roads, the amount of investment required to obtain agreed objectives, or the order in which specific highway projects should be undertaken.

The techniques involved aim at providing those who must make decisions to select from alternative proposals, the minimum cost, maximum efficiency, highway systems. This could be done in terms of a predetermined financial constraint, or the final investment decisions can be arrived at after the projects have been ranked.

Basic to the type of feasibility study proposed, the techniques of which have been fairly thoroughly worked out in respect of road programmes relating to developing countries, is the development, if it does not already exist, of an engineering inventory of existing roads giving such parameters a surface type and quality, rise and fall, geometric design, capacity, etc.

Roughly, what is then involved is the study of the road network by segments in terms of the true economic cost of transport on each segment by vehicle types under existing road conditions. The costs of various road improvements is then determined, as is the change in transport costs of any suggested road improvement, or from construction of new roads. The process requires work by economists and engineers. Equally essential to the analysis is the development of data on actual traffic by classes of vehicle and of origin and destination data by classes of goods, and by passengers in terms of business, local and tourist volumes. The forecasting of traffic volumes, is vital to the determination of benefits, and such forecasts must be taken into account, to the extent

relevé devrait être plus poussé que celui entrepris auparavant. On devrait aussi y tenir compte du travail exécuté par la «*Economist Intelligence Unit Limited*». Ceci servirait à définir la priorité que méritent les placements en routes, le montant des investissements requis pour réaliser les objectifs fixés, ou bien l'ordre dans lequel les programmes de construction de la voirie devraient être entrepris.

Les techniques mises en cause sont de nature à aider les personnes chargées de prendre des décisions à choisir entre plusieurs propositions, en assurant un minimum de frais et un maximum d'efficacité pour les réseaux routiers. On pourra arriver à ce résultat en restreignant à l'avance les déboursés financiers, ou bien les décisions finales relatives aux placements pourraient être prises après avoir donné aux divers projets le rang qui leur convient.

La rentabilité que l'on se propose d'étudier, et dont les aspects techniques ont été assez bien élaborés en ce qui concerne les programmes routiers des pays en voie de développement repose principalement sur l'expansion éventuelle, sinon déjà existante, d'un relevé des routes effectué par des ingénieurs et comprenant certains détails tels que le type et la qualité des surfaces, le périmètre, l'élévation et la déclivité, le plan géométrique, la capacité, et ainsi de suite.

Il s'agit donc en général d'étudier dans leurs grandes lignes les divers segments du réseau routier, en fonction du coût économique réel du transport et par segment, compte tenu des types de véhicules et de l'état des routes. On estimera ensuite le coût des améliorations à apporter aux routes, de même que les variations des frais de transport en rapport avec chaque amélioration recommandée ou avec la construction de nouvelles routes. Le concours d'économistes et d'ingénieurs est requis pour ce genre de travail. Tout aussi importante pour cette analyse est l'obtention de données portant sur la circulation réelle, y compris les catégories de véhicules, le point de départ et d'arrivée des diverses marchandises, les voyageurs de commerce et régionaux et les touristes. La prévision

ossible, such factors as, for example, the expected results of the activities of planning and other agencies on various sectors of the economy and on population distribution, as well as the requirements of other transport modes, or factors affecting road transport such as any changes to the subsidies paid under the Maritime Freight Rates Act, or the effect of improved roads, and the consequent development of more competitive trucking on the need for other types of transport, for example, coastal shipping.

It is suggested that if consideration is to be given to the need for a continuing federal participation in Atlantic Region Highway projects for purposes of regional economic development, an appraisal be made of the existing information on highways, traffic, etc. for the purpose of ascertaining what additional data should be developed in order that coherent feasibility studies can be undertaken as required. This would call for close consultation and co-operation with provincial officials, particularly in highway engineering departments, and planners.

The importance of highway development should not be underrated as a factor in regional development. Because of the rapid running down of all three federally shared highway programmes and in view of a possible time lag of perhaps a year in developing recommendations for a long range highway programme, attention might be drawn to a possible need for a short term federal provincial programme, perhaps costing \$33,000,000 as outlined in the joint submission by the four Atlantic Provinces of April, 1969, to avoid sharp contraction in highway construction over the next two years or so.

des volumes de la circulation est essentielle au calcul des avantages et elle doit, autant que possible, tenir compte des facteurs suivants. Les résultats auxquels on s'attend à la suite des travaux de planification et ceux accomplis par d'autres organismes, en fonction des divers secteurs de l'économie et de la répartition de la population, sans oublier les exigences d'autres modes de transport ou les autres facteurs qui se rattachent au transport par route, par exemple tout changement dans les subventions versées en vertu de la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes, ou les conséquences du perfectionnement des routes et l'évolution subséquente d'un transport par camion plus concurrentiel, ou encore le besoin d'autres genres de transport tel que le cabotage.

Si l'on doit prendre en considération le besoin d'un apport fédéral continu aux programmes de construction des grandes routes dans la région de l'Atlantique, à des fins d'expansion économique, il est à recommander qu'une appréciation soit faite des renseignements courants concernant la voirie, la circulation et ainsi de suite, afin de vérifier quelles données supplémentaires devraient être recueillies pour que des études cohérentes sur la rentabilité des projets soient entreprises au besoin. Ceci exigerait une collaboration étroite et des consultations avec les représentants des provinces, particulièrement ceux qui relèvent des services du génie et les planificateurs.

L'importance de l'expansion de la voirie comme facteur du développement régional ne devrait pas être sous-estimée. Vu l'épuisement rapide des trois programmes fédéraux à frais partagés relatifs aux grandes routes, et étant donné qu'un délai d'un an peut se produire avant que l'on donne suite aux recommandations d'un programme de voirie à longue échéance, il serait sans doute à propos de signaler le besoin possible d'un programme fédéral-provincial à court terme, entraînant peut-être des dépenses de l'ordre de 33 millions de dollars, défini dans le projet mixte des quatre provinces atlantiques soumis en avril

It is believed that assistance in providing a system of modern all-weather highways should be a part of any plan for improving Atlantic Provinces transportation.

The only existing all-weather highways (1250 miles) in the Atlantic Provinces have been provided with Federal assistance as part of the Trans-Canada Highway or Trunk Roads programme. The lack of all-weather highways in many areas of the Atlantic Provinces is still a serious problem for truckers because of load restrictions during the spring break-up.

All-weather highways, it is believed, are an essential element in creating an adequate infrastructure for the Atlantic Provinces and in increasing competition among transportation modes in the Atlantic Provinces.

Competition among modes is the keystone of the National Transportation Policy and is the basic regulator of transportation rates under the National Transportation Act.

In fiscal year 1969-70, total federal expenditures for the Trans-Canada Highway and Trunk Roads to Resources will fall to about the \$30 million level in the Atlantic Provinces and will be terminated some time in 1971 unless changes are made in existing legislation.

The federal contribution has been an important element in the highway programmes of the Atlantic Provinces and if it is eliminated, this will have very serious effects on those programmes of the Atlantic Provinces and if it is eliminated, this will have very serious effects on those programmes and on the construction industry in the Atlantic Provinces.

1969, afin d'éviter une réduction marquée de la construction des grandes routes au cours des deux ans à venir.

Il appert que l'aide requise pour assurer un réseau routier à l'épreuve de toutes les variations météorologiques devrait être mentionnée dans tout programme destiné à améliorer le transport au sein des provinces atlantiques.

Les seules routes à l'épreuve de ces variations (1250 milles en tout) dans les provinces atlantiques ont été construites avec l'aide du gouvernement fédéral et font partie de la route Trans-Canada ou des grandes artères de la voirie. La carence de ce genre de routes dans bien des régions des provinces maritimes constitue toujours une grave difficulté pour les camionneurs à cause des restrictions imposées aux chargements pendant la débâcle printanière.

On est d'avis que les routes à l'épreuve des variations de la température représentent un élément essentiel lorsqu'il s'agit de créer une infrastructure satisfaisante pour les provinces atlantiques et d'accroître la concurrence entre les modes de transport dans ces provinces.

La concurrence entre les modes de transport est à la base de la politique de transport nationale et elle sert à régler les tarifs du transport en vertu de la Loi nationale sur les transports.

Durant l'exercice 1969-1970, l'ensemble des dépenses encourues par le gouvernement fédéral pour la route Trans-Canada et les grandes artères reliées aux ressources totalisera environ 30 million de dollars dans les provinces atlantiques et elles cesseront au cours de 1971, à moins que des modifications soient apportées à la Loi actuelle.

L'apport financier du gouvernement fédéral constitue un élément important des programmes routiers des provinces atlantiques et s'il venait à disparaître, il en résulterait de graves répercussions pour ces programmes et l'industrie de la construction dans ces provinces s'en ressentirait aussi.

It is further recommended that the Government should consider the advisability of instituting a five-year programme of Federal assistance to highways in the Atlantic Provinces, \$30 million to be the maximum Federal contribution in any one year. This programme should be financed on a 90-10 basis. The provinces would be required to submit plans for defined network of all-weather highways, chosen for their effect on competition among transportation modes in the Atlantic Provinces, and for their contribution towards the economic development of the Atlantic Provinces.

De plus, il est recommandé que le gouvernement étudie l'opportunité d'adopter un programme de cinq ans assurant aux provinces atlantiques l'aide financière du gouvernement fédéral. L'apport fédéral se limiterait à 30 millions de dollars au cours d'une année donnée. Le coût du programme se répartirait dans la proportion de 90 à 10 p. 100. Les provinces seraient tenues de soumettre leurs projets pour un réseau de routes bien défini et à l'épreuve de toute variation météorologique, ces projets étant établis en fonction de leur effet sur la concurrence entre les divers modes de transport dans les provinces atlantiques et aussi en considération de leur participation à l'expansion économique de ces provinces.

APPENDIX "B"

LIST OF WITNESSES HEARD BY THE COMMITTEE ON THE QUESTION OF TRANSPORTATION PROBLEMS OF THE ATLANTIC PROVINCES.

1. Mr. Dan Swim, Traffic Manager, McCain Foods Limited.
2. Mr. John Reynolds, President, Atlantic Provinces Soft Drink Association.
3. Mr. Robert Lynch, Vice-President, Atlantic Provinces Soft Drink Association.
4. Mr. Ramsay Armitage, Maritime Transportation Commission.
5. Mayor J.A. MacDougall, M.D., City of Saint John.
6. Mr. Dino Pappas, Common Clerk and City Solicitor, City of Saint John.
7. Mr. James M. Crosby, President, Saint John's Board of Trade.
8. Mr. Gordon H. Lummis, General Manager, Saint John's Board of Trade.

APPENDICE «B»

LISTES DES TÉMOINS ENTENDUS PAR LE COMITÉ RELATIVEMENT AUX PROBLÈMES DE TRANSPORT DANS LES PROVINCES DE L'ATLANTIQUE

1. M. Dan Swim, directeur de la circulation, McCain Foods Limited.
2. M. John Reynolds, président, Atlantic Provinces Soft Drink Association.
3. M. Robert Lynch, vice-président, Atlantic Provinces Soft Drink Association.
4. M. Ramsay Armitage, Commission du transport maritime.
5. Dr J. A. MacDougall, M.D., maire de la ville de Saint-Jean (N.-B.)
6. M. Dino Pappas, greffier et chef du Contentieux municipal, ville de Saint-Jean (N.-B.)
7. M. James M. Crosby, président de la Chambre de commerce de Saint-Jean (N.-B.)
8. M. Gordon H. Lummis, directeur général, Chambre de commerce de Saint-Jean (N.-B.)

- | | |
|---|---|
| 9. Mr. K.C. Irving, Chief Executive Officer, Irving Oil Limited. | 9. M. K.C. Irving, administrateur en chef, Irving Oil Limited. |
| 10. Mr. Philip W. Oland, Chairman, Saint John Port and Industrial Commission. | 10. M. Philip W. Oland, président de la commission, Saint John Port and Industrial Association. |
| 11. Hon. Robert J. Higgins, Minister of Economic Growth, Province of New Brunswick. | 11. L'honorable Robert J. Higgins, ministre de l'Expansion économique, province du Nouveau-Brunswick. |
| 12. Mr. W.D. Dernier, General Manager, Maritime Co-operative Services Limited. | 12. M. W. D. Dernier, directeur général, Maritime Co-operative Services Limited. |
| 13. Mr. W.R. Sparks, Traffic and Customs Manager, T. Eaton Company Limited. | 13. M. W. R. Sparks, directeur de la Circulation et du Service douanier, T. Eaton Company Limited. |
| 14. Mr. R.E. Lockhart, Eastern Catalogue Operating Manager, T. Eaton Company Limited. | |
| 15. Mr. B.W. Isner, Maritime Board of Trade. | 15. M. B. W. Isner, Chambre de commerce des provinces maritimes. |
| 16. Mr. J.M. Crosby, Chairman, Maritime Transportation Commission. | 16. M. J. M. Crosby, président, Commission des transports maritimes. |
| 17. Mr. Craig S. Dickson, Executive Manager, Maritime Transportation Commission. | 17. M. Craig S. Dickson, directeur de l'exécutif, Commission des transports maritimes. |
| 18. Mayor L.C. Jones, City of Moncton. | 18. M. L. C. Jones, maire de la ville de Moncton. |
| 19. Mr. Lawrence Cook, President, Grand Manan Board of Trade. | 19. M. Lawrence Cook, président de la Chambre de commerce de la Grand-Manan. |
| 20. Mr. Sam Guptill, member, Grand Manan Board of Trade. | 20. M. Sam Guptill, membre de la Chambre de commerce de la Grand-Manan. |
| 21. Mr. Jack Lamey, Fredericton Junior Chamber of Commerce. | 21. M. Jack Lamey, de la Chambre de commerce des jeunes de Fredericton. |
| 22. Mayor W.T. Walker, City of Fredericton. | 22. M. W. T. Walker, maire de la ville de Fredericton. |
| 23. Mr. John Brander, Professor, University of New Brunswick. | 23. M. John Brander, professeur à l'université du Nouveau-Brunswick. |
| 24. Mr. Louis Seheult, Councillor, City of Fredericton. | 24. M. Louis Seheult, conseiller municipal de la ville de Fredericton. |
| 25. Mr. Maurice P. Fisher, Vice-President Purchasing, Enterprise Foundry Company Limited. | 25. M. Maurice P. Fisher, vice-président, division des achats, Entreprise Foundry Company Limited. |

6. Mr. Fred McCain, Member of the New Brunswick Legislative Assembly.
7. Mr. J.E. Palmer, President, Maritime Motor Transport Association Inc., Trucking Associations Inc.
8. Mr. A.K. MacLaren, Executive Director, Canadian Trucking Associations Inc.
9. Mr. G.W. Birch, President, Chestnut Canoe Co. Ltd.
10. Mayor J.A. Picot, City of Bathurst.
11. Mr. J.P. Ensor, Ganong Bros. Limited.
12. Mr. F.G. Bidlake, President, Fredericton Board of Trade.
13. Mr. N.J. McKenzie, Secretary, Fredericton Board of Trade.
14. Mr. A.J. Rioux, Director, Fredericton Board of Trade.
15. Mr. Otis Logue, Director and Vice-President, Fredericton Board of Trade.
16. Mr. Robert D. Thomson, Commuter Air Services Ltd.
17. Mayor Robert Martin, Chatham, New Brunswick.
18. Mayor Earle McKenna, Newcastle, New Brunswick.
19. Mayor J.W. MacDonald, Campbellton City Council.
20. Mr. R.B. Killam, Past President, Yarmouth Board of Trade.
21. Dr. T.J. McKeough, Minister of Trade and Commerce, Provincial Government of Nova Scotia.
22. Mr. J.O. Millard, Executive Assistant to the Minister of Highways, Provincial Government of Nova Scotia.
23. Mr. Bruce MacDonald, Sydney Regional Harbour Development Board.
24. M. Fred McCain, membre de l'assemblée législative du Nouveau Brunswick.
25. M. J. E. Palmer, président, Maritime Motor Transport Association Inc., Canadian Trucking Associations Inc.
26. M.A.K. MacLaren, directeur de l'exécutif, Canadian Trucking Associations Inc.
27. M. G. W. Birch, président, Chestnut Canoe Co. Ltd.
28. M. J. A. Picot, maire de la ville de Bathurst.
29. M. J. P. Ensor, Ganong Bros. Limited.
30. M. F. G. Bidlake, président, Chambre de commerce de Fredericton.
31. M. N. J. McKenzie, secrétaire, Chambre de commerce de Fredericton.
32. M. A. J. Rioux, directeur, Chambre de commerce de Fredericton.
33. M. Otis Logue, directeur et vice-président, Chambre de commerce de Fredericton.
34. M. Robert D. Thomson, Commuter Air Services Ltd.
35. M. Robert Martin, maire de Chatham, Nouveau-Brunswick.
36. M. Earle McKenna, maire de Newcastle, Nouveau-Brunswick.
37. M. J. W. MacDonald, maire du conseil municipal de Campbellton.
38. M. R. B. Killam, ancien président de la Chambre de commerce de Yarmouth.
39. M. T. J. McKeough, ministre du Commerce et de l'Industrie, gouvernement provincial de la Nouvelle-Écosse.
40. M. J. O. Millard, directeur du cabinet du ministre de la Voirie, gouvernement provincial de la Nouvelle-Écosse.
41. M. Bruce Macdonald, Sydney Regional Harbour Development, Board.

- | | |
|---|---|
| 44. Mr. F.M. Waller, Society of Atlantic Initiative. | 44. M. F. M. Waller, Society of Atlantic Initiative. |
| 45. Mr. T. Boswick, Society of Atlantic Initiative. | 45. M. T. Boswick, Society of Atlantic Initiative. |
| 46. Mr. Frank Hickey, Chairman, Cape Breton Regional Planning Board. | 46. M. Frank Hickey, président, Cape Breton Regional Planning Board. |
| 47. Mr. W. B. Thompson, Director of Regional Planning, Cape Breton Regional Planning Board. | 47. M. W. B. Thomson, directeur de la planification régionale, Cape Breton Regional Planning Board. |
| 48. Mr. Arnold Hicks, Sydney Steel Corporation. | 48. M. Arnold Hicks, Sydney Steel Corporation. |
| 49. Mr. Clarence C. Ivey, Vice-President, Moirs Limited. | 49. M. Clarence C. Ivey, vice-président, Moirs Limited. |
| 50. Mr. Ronald N. Pugsley, Solicitor, Moirs Limited. | 50. M. Ronald N. Pugsley, avocat, Moirs Limited. |
| 51. Mr. G. I. Smith, Premier of Nova Scotia. | 51. M. G. I. Smith, premier ministre de la Nouvelle-Écosse. |
| 52. Mr. Ray March, Secretary, Port of Halifax Commission. | 52. M. Ray March, secrétaire, Conseil du port de Halifax. |
| 53. Mr. A. E. Calkin, Annapolis Valley Food Processors. | 53. M. A. E. Calkin, Annapolis Valley Food Processors. |
| 54. Mr. John Egan, Annapolis Valley Food Processors. | 54. M. John Egan, Annapolis Valley Food Processors. |
| 55. Mr. Vlad Fejtek, private citizen. | 55. M. Vald Fejtek, simple citoyen. |
| 56. Mr. L.B. Sellick, private citizen. | 56. M. L. B. Sellick, simple citoyen. |
| 57. Mr. George B. Robertson, Vice-President, Halifax Board of Trade. | 57. M. George B. Robertson, vice-président, Chambre de commerce de Halifax. |
| 58. Mayor Roland J. Thornhill, City of Dartmouth. | 58. M. Roland J. Thornhill, maire de la ville de Dartmouth. |
| 59. Mr. J.R. Mill, Director, Voluntary Planning Board of Nova Scotia. | 59. M. J. R. Mill, directeur, Office indépendant de planification de la Nouvelle-Écosse. |
| 60. Mr. Nelson Mann, Executive Vice-President, Atlantic Provinces Economic Council. | 60. M. Nelson Mann, vice-président exécutif, Conseil économique des provinces de l'Atlantique. |
| 61. Mr. Arthur Parks, Chief Economist, Atlantic Provinces Economic Council. | 61. M. Arthur Parks, économiste en chef, Conseil économique des provinces de l'Atlantique. |

62. Mr. A.D. Guildford, President, Guildfords Limited.
63. Mr. Edwin Elliot, President, Annapolis Valley Affiliated Boards of Trade.
64. Mr. D.D. Snow, Chairman, Transportation Committee, Annapolis Valley Affiliated Boards of Trade.
65. Mr. Leonard Small, Member, Annapolis Valley Affiliated Boards of Trade.
66. Major J.G. Mimms, Executive Manager, Annapolis Valley Affiliated Boards of Trade.
67. Mr. R.S. Brookfield, Industrial Estates Limited.
68. Mr. R.G. Smith, President, Nova Scotia Fish Packers Association.
69. Mr. Ian Dunbar, Nova Scotia Fish Packers Association.
70. Mr. A. Cunningham, Nova Scotia Fish Packers Association.
71. Mr. J.K. Bell, Nova Scotia, New Brunswick, Prince Edward Island and Newfoundland Federations of Labour.
72. Mr. A.B. Carew, Director of Research, Nova Scotia, New Brunswick, Prince Edward Island and Newfoundland Federations of Labour.
73. Mr. L.K. Abbott, Nova Scotia, New Brunswick, Prince Edward Island and Newfoundland Federations of Labour.
74. Mr. Thomas Stanfield, President, Stanfield's Limited.
75. Mr. J.M. Murphy, Secretary, Truro Industrial Commission.
76. Mr. C.R. Bragg, Past Chairman, Transportation Committee, Maritime Lumber Bureau.
62. M. A. D. Guildford, président, Guildfords Limited.
63. M. Edwin Elliot, président, Chambres de commerce affiliées de la vallée d'Annapolis.
64. M. C. D. Snow, président du Comité des transports, Chambres de commerce affiliées de la vallée d'Annapolis.
65. M. Leonard Small, membre de la Chambres de commerce affiliées de la vallée d'Annapolis.
66. Major J. G. Mimms, directeur exécutif, Chambres de commerce affiliées de la vallée d'Annapolis.
67. M. R. S. Brookfield, Industrial Estates Limited.
68. M. R. G. Smith, président, Nova Scotia Fish Packers Association.
69. M. Ian Dunbar, Nova Scotia Fish Packers Association.
70. M. A. Cunningham, Nova Scotia Fish Packers Association.
71. M. J. K. Bell, Fédérations ouvrières de Nouvelle-Écosse, du Nouveau-Brunswick, de l'Île-du-Prince-Édouard et de Terre-Neuve.
72. M. A. B. Carew, directeur de la recherche, Fédérations ouvrières de Nouvelle-Écosse, du Nouveau-Brunswick, de l'Île-du-Prince-Édouard et de Terre-Neuve.
73. M. L. K. Abbott, Fédérations ouvrières de Nouvelle-Écosse, du Nouveau-Brunswick, de l'Île-du-Prince-Édouard et de Terre-Neuve.
74. M. Thomas Stanfield, président, Stanfield's Limited.
75. M. J. M. Murphy, secrétaire, Commission industrielle de la région de Truro.
76. M. C. R. Bragg, président sortant, Comité des transports, Maritime Lumber Bureau.

- | | |
|---|--|
| 77. Mr. R. Mossman, Assistant to the Operating Superintendent, Simpsons-Sears Limited. | 77. M. R. Mossman, adjoint du surintendant de l'exploitation, Simpsons-Sears Limited. |
| 78. Mr. R.E. Pugsley, Solicitor, Canadian Keyes Fibres Company. | 78. M. R. E. Pugsley, conseiller juridique Canadian Keyes Fibres Company. |
| 79. Mr. E.L. Dillman, Traffic Manager, Canadian Keyes Fibres Company. | 79. M. E. L. Dillman, directeur du trafic, Canadian Keyes Fibres Company. |
| 80. Mr. C.C. Holmes, Treasurer, Canadian Keyes Fibres Company. | 80. M. C. C. Holmes, trésorier, Canadian Keyes Fibres Company. |
| 81. Mr. L.H. Coffin, General Manager, Anil Canada Limited. | 81. M. L. H. Coffin, directeur général, Anil Canada Limited. |
| 82. Mr. H. McDuffie, Schubencadie River Crossing Committee. | 82. M. H. McDuffie, Schubencadie River Crossing Committee. |
| 83. Mr. J.A. Ettinger, M.L.A., Schubencadie River Crossing Committee. | 83. M. J. A. Ettinger, membre de l'Assemblée législative, Schubencadie River Crossing Committee. |
| 84. Hon. Stephen A. Neary, Minister of Transport, Provincial Government of Newfoundland. | 84. Honorable Stephen A. Neary, ministre des Transports, gouvernement provincial de Terre-Neuve. |
| 85. Hon. Eric S. Jones, Minister of Highways, Provincial Government of Newfoundland. | 85. Honorable Eric S. Jones, ministre de la Voirie, gouvernement provincial de Terre-Neuve. |
| 86. Mr. O.L. Vardy, Deputy Minister of Economic Development, Provincial Government of Newfoundland. | 86. M. O. L. Vardy, sous-ministre de l'Expansion économique, gouvernement provincial de Terre-Neuve. |
| 87. Mr. Cyril J. Downey, Sales and Distribution Manager, Bowaters Newfoundland Limited. | 87. M. Cyril J. Downey, directeur des ventes et de la distribution, Bowaters Newfoundland Limited. |
| 88. Mr. T. Nolan, Citizens of Bell Island. | 88. M. T. Nolan, citoyens de l'île Bell. |
| 89. Mr. John Hillyard, Manager, H.B. Dawe Limited. | 89. M. John Hillyard, directeur, H. B. Dawe Limited. |
| 90. Mr. James Laws, Manager, Newfoundland Associated Fish Exporters Limited. | 90. M. James Laws, directeur, Newfoundland Associated Fish Exporters Limited. |
| 91. Mr. Harold W. Parsons, Springdale Chamber of Commerce. | 91. M. Harold W. Parsons, Chambre de commerce de Springdale. |
| 92. Miss Freeda Berry, Canadian Association of Social Workers. | 92. Mlle Freeda Berry, Canadian Association of Social Workers. |
| 93. Mrs. Doreen Murray, Canadian Association of Social Workers. | 93. Mme Doreen Murray, Canadian Association of Social Workers. |

94. Mr. Burton Ploughman, Chairman Transportation Committee, Newfoundland Board of Trade.
95. Mr. H.W. Lundrigan, Lundrigans Limited.
96. Mr. M. Arnold, Central Newfoundland Chamber of Commerce.
97. Mr. K. Mercer, Central Newfoundland Chamber of Commerce.
98. Mr. Max Thornhill, Central Newfoundland Chamber of Commerce.
99. Mr. F.A.F. Lush, Secretary, Railway Unions Labour Council.
100. Mr. A.N. Penney, Conductor, Railway Unions Labour Council.
101. Mr. F.G. Chancey, Chairman, Railway Unions Labour Council.
102. Mr. Alan Noseworthy, Chairman, Transportation Committee, Cornerbrook Chamber of Commerce.
103. Mr. J. Merrill Bélanger, Past President, Cornerbrook Chamber of Commerce.
104. Mr. Esau Thoms, General Chairman, Brotherhood of Railway, Airline and Steamship Clerks, Freight Handlers, Express and Station Employees.
105. Mr. L.K. Abbott, Vice-President, Brotherhood of Railway, Airline and Steamship Clerks, Freight Handlers, Express and Station Employees.
106. Mr. W.H. Butt, General Chairman, Brotherhood of Railway, Airline and Steamship Clerks, Freight Handlers, Express and Station Employees.
107. Mayor N.F. Murphy, M.D., City of Cornerbrook.
108. Mr. Harvey Keats, private citizen.
94. M. Burton Ploughman, président du Comité des transports, Newfoundland Board of Trade.
95. M. H. W. Lundrigan, Lundrigans Limited.
96. M. M. Arnold, Central Newfoundland Chamber of Commerce.
97. M. K. Mercer, Central Newfoundland Chamber of Commerce.
98. M. Max Thornhill, Central Newfoundland Chamber of Commerce.
99. M. F. A. F. Lush, secrétaire, Railway Unions Labour Council.
100. M. A. N. Penney, chef de train, Railway Unions Labour Council.
101. M. F. G. Chancey, président, Railway Union Labour Council.
102. M. Alan Noseworthy, président du Comité des transports, Chambre de commerce de Cornerbrook.
103. M. J. Merrill Bélanger, président sortant, Chambre de commerce de Cornerbrook.
104. M. Esau Thoms, président général, Fraternité des commis de chemins de fer, de compagnies aériennes et de navires à vapeur, de manutentiers de marchandises et d'employés de messageries et de gares.
105. M. L. K. Abbott, vice-président, Fraternité des commis de chemins de fer, de compagnies aériennes et de navires à vapeur, de manutentiers de marchandises et d'employés de messageries et de gares.
106. M. W. H. Butt, président général, Fraternité de commis de chemins de fer, de compagnies aériennes et de navires à vapeur, de manutentiers de marchandises et d'employés de messageries et de gares.
107. Dr N. F. Murphy, M. D., maire de la ville de Cornerbrook.
108. M. Harvey Keats, simple citoyen.

- | | |
|---|---|
| 109. The Honourable Alex Campbell, Premier of Prince Edward Island. | 109. L'honorable Alex Campbell, premier ministre de l'Île-du-Prince-Édouard. |
| 110. Mr. R.W. Smith, Chairman of the Transportation and Communications Committee, Charlottetown Board of Trade. | 110. M. R. W. Smith, président du conseil du Comité des transports et des communications, Charlottetown Board of Trade. |
| 111. Mr. Donald MacKenzie, Member, Prince Edward Island Potato Marketing Board. | 111. M. Donald MacKenzie, membre de l'Office de mise sur le marché des pommes de terre de l'Île-du-Prince-Édouard. |
| 112. Mr. Robert Farquharson, Member, Prince Edward Island Potato Marketing Board. | 112. M. Robert Farquharson, membre de l'Office de mise sur le marché des pommes de terre de l'Île-du-Prince-Édouard. |
| 113. Mr. J.R. Phaneuf, Jenkins Brothers Limited. | 113. M. J. R. Phaneuf, Jenkins Brothers Limited. |
| 114. Mr. A.W. Owen, Traffic Manager, Hawker-Siddley. | 114. M. A. W. Owen, gérant du trafic, Hawker-Siddley. |
| 115. Major D.A. MacDonald, Private Citizen. | 115. Major D. A. MacDonald, simple citoyen. |
| 116. Mr. J. Lowell Hogg, Vice-President, Maritime Motor Transport Association. | 116. M. J. Lowell Hogg, vice-président, Association du transport par véhicules à moteur des provinces Maritimes. |
| 117. Mr. Joseph A. Bergasse, Industrial Enterprises Incorporated. | 117. M. Joseph A. Bergasse, Industrial Enterprises Incorporated. |
| 118. Hon. J.W. Pickersgill, President, Canadian Transport Commission. | 118. L'honorable J. W. Pickersgill, président, Commission canadienne des transports. |
| 119. Mr. Pierre Taschereau, Vice-President, Canadian Transport Commission. | 119. M. Pierre Taschereau, vice-président, Commission canadienne des transports. |
| 120. Mr. A.J. Lewington, President, Eastern Provincial Airways (1963) Limited. | 120. M. A. J. Lewington, président, Eastern Provincial Airways (1963) Limited. |
| 121. Mr. Gilbert Carbonneau, Secretary, Chamber of Commerce, Îles-de-la-Madeleine. | 121. M. Gilbert Carbonneau, secrétaire, Chambre de commerce, Îles-de-la-Madeleine. |
| 122. Mr. R.T. Vaughan, Q.C., Vice-President and Secretary, Canadian National Railways. | 122. M. R. T. Vaughan, C.R., vice-président et secrétaire, Chemins de fer nationaux du Canada. |
| 123. Mr. J.W.G. Macdougall, Q.C., Vice-President, Atlantic Region, Canadian National Railways. | 123. M. J. W. G. Macdougall, C.R., vice-président, région de l'Atlantique, Chemins de fer nationaux du Canada. |
| 124. Mr. J.M. Duncan, Assistant General Counsel, Montreal, Canadian National Railways. | 124. M. J. M. Duncan, avocat-conseil adjoint, Montréal, Chemins de fer nationaux du Canada. |

A copy of the relevant Minutes of Proceedings and Evidence (*Issues Nos. 13 to 18 inclusive*) is tabled.

Un exemplaire de procès-verbaux et témoignages s'y rapportant (*fascicules nos 13 à 18 inclusivement*) est déposé.

Respectfully submitted,

Respectueusement soumis,

Le président,
H. PIT LESSARD,
Chairman.

[Text]

MINUTES OF PROCEEDINGS

Tuesday, June 10, 1969.
(50)

The Standing Committee on Transport and Communications met this day at 3:30 p.m., *in camera*, the Chairman, Mr. H. Pit Lessard, presiding.

Members present: Messrs. Allmand, Barnett, Crossman, Forget, Givens, Lessard (*LaSalle*), McGrath, Nesbitt, Peddle, Perrault, Portelance, Trudel, Turner (*London East*)—(13).

Also present: Messrs. Osler and Corbin.

The Committee met to consider a draft Report to the House on the Transportation problems of the Atlantic Provinces.

After discussion, it was agreed that the meeting scheduled for 8:00 o'clock p.m. this day, be cancelled and re-scheduled for Wednesday, June 11, 1969, 3:30 p.m. This was done to allow Members of the Committee to read the draft Report which was handed them at the beginning of this sitting, before consideration of this Report.

At 4:00 o'clock p.m., the Committee adjourned until 3:30 p.m. on Wednesday, June 11, 1969.

Wednesday, June 11, 1969.
(51)

The Standing Committee on Transport and Communications met this day at 3.30 p.m., the Chairman, Mr. H.-Pit Lessard, presiding.

Members present: Messrs. Allmand, Barnett, Breau, Carter, Cullen, Givens, Guay (*Lévis*), Guay (*St. Boniface*), Hymmen, Lessard (*LaSalle*), McCleave, McGrath, Nesbitt, Nowlan, Osler, Portelance, Rose, Thomas (*Moncton*), Turner (*London East*)—(19).

[Traduction]

PROCÈS-VERBAL

Le mardi 10 juin 1969.
(50)

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit *à huis clos* cet après-midi à 3 h. 30, sous la présidence de M. H.-Pit Lessard, président.

Présents: MM. Allmand, Barnett, Crossman, Forget, Givens, Lessard (*LaSalle*), McGrath, Nesbitt, Feddle, Perrault, Portelance, Trudel, Turner, (*London East*)—(13).

De même que: MM. Osler et Corbin.

Le Comité se réunit pour étudier un projet de rapport à la Chambre sur les problèmes des transports dans les provinces de l'Atlantique.

Après débat, il est décidé d'annuler la séance prévue pour ce soir à 8 h., et de la reporter au mercredi 11 juin 1969, à 3 h. 30 de l'après-midi. Cela a pour objet de permettre aux membres du Comité de lire le projet de rapport qui leur a été distribué au début de la séance, avant que le Comité ne commence l'étude de ce rapport.

À 4 h. de l'après-midi, le Comité s'ajourne jusqu'au mercredi 11 juin 1969, à 3 h. 30 de l'après-midi.

Le mercredi 11 juin 1969.
(51)

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit cet après-midi à 3 h. 30, sous la présidence de M. H.-Pit Lessard, président.

Présents: MM. Allmand, Barnett, Breau, Carter, Cullen, Givens, Guay (*Lévis*), Guay (*Saint-Boniface*), Hymmen, Lessard (*LaSalle*), McCleave, McGrath, Nesbitt, Nowlan, Osler, Portelance, Rose, Thomas (*Moncton*), Turner (*London East*)—(19).

Also present: Messrs. Marshall and McLean.

The Committee proceeded to the election of a Vice-Chairman and it was moved by Mr. Allmand, seconded by Mr. Nesbitt,

Resolved,—That Mr. Givens be elected Vice-Chairman of this Committee.

It was then moved by Mr. McGrath, seconded by Mr. Breau,

Resolved,—That nominations be closed.

The Chairman declared Mr. Givens elected Vice-Chairman of this Committee.

It was then moved by Mr. McGrath,

Resolved,—That the name of Mr. Nesbitt be substituted for that of Mr. McGrath on the Subcommittee on Agenda and Procedure.

After discussion, it was agreed that the Chairman be authorized to meet with the Minister of Transport to discuss the advisability of his recommending that an Order of Reference be given this Committee authorizing it to proceed with a study of Transportation Problems in certain areas of the Province of Quebec and Labrador. For that purpose the Chairman will also request that the Minister of Transport consider the advisability of recommending that this Committee be authorized to adjourn from place to place within Canada.

It was moved by Mr. Trudel,

Resolved,—That this Committee now sit *in camera* to consider a *draft Report* to the House on the Transportation Problems of the Atlantic Provinces.

At 4.50 p.m. the Committee adjourned until 11.00 a.m. on Thursday June 12, 1969.

Thursday, June 12, 1969.
(52)

The Standing Committee on Transport and Communications met this day at 11:00 a.m., *in camera*, the Chairman, Mr. H. Pit Lessard, presiding.

De même que: MM. Marshall et McLean.

Le Comité passe à l'élection d'un vice-président, et, sur la proposition de M. Allmand appuyé par M. Nesbitt,

Il est convenu—Que M. Givens soit élu vice-président du Comité.

Puis, sur la proposition de M. McGrath appuyé par M. Breau,

Il est convenu—Que les nominations soient closes.

Le président déclare M. Givens élu vice-président du Comité.

Puis, sur la proposition de M. McGrath,

Il est convenu—Que le nom de M. McGrath soit remplacé par celui de M. Nesbitt sur la liste des membres du sous-comité du programme et de la procédure.

Après débat, il est décidé que le président soit autorisé à s'entretenir avec le ministre des Transports de l'opportunité qu'il y aurait à ce que ce dernier recommande que le Comité reçoive un ordre de renvoi l'autorisant à étudier les problèmes des transports dans certaines régions de la province du Québec et du Labrador. A cette fin, le président demande aussi au ministre des Transports d'examiner l'opportunité de recommander que le Comité soit autorisé à se déplacer à l'intérieur du Canada.

Sur la proposition de M. Trudel,

Il est convenu—Que le Comité siège maintenant à huis clos pour étudier un *projet de rapport* à la Chambre sur les problèmes des transports dans les provinces de l'Atlantique.

A 4 h. 50 de l'après-midi, le Comité s'ajoute jusqu'au jeudi 12 juin 1969, à 11 h. du matin.

Le jeudi 12 juin 1969.
(52)

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit à huis clos ce matin sous la présidence de M. H.-Pit Lessard, président.

Members present: Messrs. Allmand, Barnett, Breau, Givens, Guay (*Lévis*), Lessard (*LaSalle*), McCleave, McGrath, Nesbitt, Nowlan, Osler, Perrault, Portelance, Rock, Rose, Thomas (*Moncton*), Trudel, Turner (*London East*)—(18).

The Committee resumed consideration of the Draft Report to the House on the Transportation Problems of the Atlantic Provinces.

Mr. McGrath tabled with the Clerk a copy of the Petition submitted to His Excellency the Governor General in Council concerning rail passenger service in Newfoundland.

It was moved by Mr. Nesbitt,

Resolved,—That a Sub-Committee, comprising the Chairman and a or representatives from each party, named by the Chairman, after consultation, be appointed to refine the draft report submitted to the members of the Committee for consideration.

At 12:00 noon, the Committee adjourned until 8:00 p.m. this day.

Friday, June 13, 1969.
(53)

The Standing Committee on Transport and Communications met this day at 9:35 a.m., *in camera*, the Chairman, Mr. H. Pit Lessard, presiding.

Members present: Messrs. Allmand, Barnett, Breau, Lessard (*LaSalle*), Loiselle, McCleave, McGrath, Noël, Nowlan, Perrault, Trudel, Turner (*London East*), Yanakis—(13).

The Chairman announced that the following members were appointed to sit on the Sub-Committee which was formed, after consultation with the different parties, to refine the Draft Report submitted to the members of the Committee on the Transportation problems of the Atlantic Provinces: the Chairman and Messrs. Allmand, Breau, McCleave, Rose, Thomas (*Moncton*) and Trudel.

Présents: MM. Allmand, Barnett, Breau, Givens, Guay (*Lévis*), Lessard (*LaSalle*), McCleave, McGrath, Nesbitt, Nowlan, Osler, Perrault, Portelance, Rock, Rose, Thomas (*Moncton*), Trudel, et Turner (*London East*)—(18).

Le Comité reprend l'étude du projet de rapport à la Chambre sur les problèmes de transport dans les provinces de l'Atlantique.

M. MacGrath dépose entre les mains du secrétaire une copie de la pétition présentée à son Excellence le Gouverneur général en conseil relative au service-voyageur des chemins de fer à Terre-Neuve.

M. Nesbitt propose et

il est décidé,—Que le président, après consultation, nomme un sous-comité, composé du président et d'un ou plusieurs représentants de chaque parti, pour reprendre le texte du projet de rapport présenté aux membres du Comité.

A 12 h., le Comité s'ajourne jusqu'à 20h. ce soir.

Le vendredi 13 juin, 1969.
(53)

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit *à huis clos* à 9h.35 ce matin sous la présidence de M. H.-Pit Lessard, président.

Présents: MM. Allmand, Barnett, Breau, Lessard (*LaSalle*), Loiselle, McCleave, McGrath, Noël, Nowlan, Perrault, Trudel, Turner (*London East*), et Yanakis—(13).

Le président annonce que les députés suivants sont nommés au sous-comité formé, après consultation auprès des différents partis, pour reprendre le texte du projet de rapport présenté aux membres du Comité sur les problèmes de transport dans les provinces de l'Atlantique: le président et MM. Allmand, Breau, McCleave, Rose, Thomas (*Moncton*) et Trudel.

The Chairman then instructed the Clerk to distribute to members of the Committee the refined copies of the Report which was prepared by the Sub-Committee which sat under the chairmanship of Mr. H. Pit Lessard, Chairman.

After discussion, it was

Agreed,—That the refined draft Report, prepared by the Sub-Committee be adopted and that the Chairman and Clerk be authorized to revise the text of the Report to ensure that it has been drafted according to the Rules of Procedure.

At 10:15 a.m., the Committee adjourned until 9:30 a.m. on Tuesday, June 17, 1969.

Tuesday, June 17, 1969.
(54)

The Standing Committee on Transport and Communications met this day at 9:35 a.m. The Chairman, Mr. H. Pit Lessard, presided.

Members present: Messrs. Allmand, Baldwin, Breau, Cadieu (*Meadow Lake*), Douglas (*Assiniboia*), Horner, Howe, Lessard (*LaSalle*), Nesbitt, Osler, Perrault, Skoberg, Trudel, Turner (*London East*)—(14).

Also present: Messrs. Crossman, Guay (*Lévis*), Reid, Simpson, Thomas (*Moncton*), Whelan.

Witnesses: Messrs. J. J. Lucas, Peter Rohl, H. C. Hatch and Mr. Frank Allen acting as their legal counsel.

It was moved by Mr. Mahoney,

Resolved,—That the Chairman be authorized to table in the House the Report on the Transportation Problems of the Atlantic Provinces, as amended and adopted on Friday, June 13, 1969.

Pursuant to an Order of Reference dated June 2, 1969, the Committee proceeded to hear representations by contractors with respect to construction of the Great Slave Lake line of Railway for the Canadian National Railways.

Le président demande alors au secrétaire distribuer aux membres du Comité des exemplaires du rapport mis au point par le sous-comité qui s'est réuni sous la présidence de H.-Pit Lessard.

Après débat, il est

Convenu,—Que le projet de rapport mis au point par le sous-comité soit adopté et que président et le secrétaire soient autorisés à réviser le texte du rapport pour s'assurer qu'il conforme aux Règlements de la procédure.

A 10h.15, le Comité s'ajourne jusqu'à 9h. le mardi 17 juin 1969.

Le mardi 17 juin 1969
(54)

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit à 9h35 ce matin sous la présidence de M. H-Pit Lessard, président.

Présents: MM. Allmand, Baldwin, Breau, Cadieu (*Meadow Lake*), Douglas (*Assiniboia*), Horner, Howe, Lessard (*LaSalle*), Nesbitt, Osler, Perrault, Skoberg, Trudel et Turner (*London East*)—(14).

De même que: MM. Crossman, Guay (*Lévis*), Reid, Simpson, Thomas (*Moncton*) et Whelan.

Témoins: MM. J. J. Lucas, Peter Rohl, H. C. Hatch et M. Frank Allen qui leur servaient de conseiller juridique.

Il est proposé par M. Mahoney, et il est

Décidé, que le président soit autorisé à déposer en Chambre le Rapport sur les problèmes de transport dans les provinces atlantiques dans sa forme modifiée et adoptée le vendredi 13 juin 1969.

Conformément à l'ordre de renvoi du 2 juin 1969, le Comité entreprend d'entendre les entrepreneurs à l'égard de la construction d'une ligne de chemin de fer du Canadien National vers le Grand Lac des Esclaves.

The Chairman introduced Mr. Frank Allen, legal counsel representing Lucas Construction, Peter Rohl and Hatch Construction Limited who made an opening statement.

Mr. Frank Allen was questioned thereon, assisted by Messrs. Lucas, Rohl and Hatch.

It was moved by Mr. Baldwin,
Resolved,—That the following documents be printed as appendices to this day's Minutes of Proceedings and Evidence:

- (a) Contract signed between Lucas Construction Limited and the Canadian National Railway Company. (*See Appendix A-7*)
- (b) Letter from J. J. Lucas accepting the sum of \$40,000.00 from the Canadian National Railways, (*See Appendix A-8*)

The following motion by Mr. Douglas (*Assiniboia*) was tabled:

That this Committee recommend to the House of Commons that a special commission be set up under Part I of the Inquiries Act to investigate allegations made by the five contractors mentioned in the Order of Reference dated June 2, 1969 respecting construction of the Great Slave Lake line of railway for the Canadian National Railways and to recommend appropriate action.

At 11:55 a.m., the examination of witnesses continuing, the Committee adjourned until 3:30 p.m. this day.

AFTERNOON SITTING (55)

The Standing Committee on Transport and Communications met this day at 3:30 p.m., the Chairman, Mr. H. Pit Lessard, presided.

Members presents: Messrs. Allmand, Bigg, Breaux, Cadieu, (*Meadow Lake*), Douglas (*Assiniboia*), Howe, Lessard (*LaSalle*), Mahoney,

Le président présente M. Frank Allen, conseiller juridique, qui représente la *Lucas Construction*, Peter Rohl et *Hatch Construction Limited*, et il présente un exposé préliminaire.

On interroge alors M. Frank Allen à ce sujet, ainsi que MM. Lucas, Rohl et Hatch.

M. Baldwin propose et
Il est décidé,—qu'on imprime les documents énumérés ci-dessous en appendice au procès-verbal et témoignages de ce jour:

- a) Le contrat passé entre la *Lucas Construction Limited* et le Canadien National. (*Voir l'appendice A-7*)
- b) Une lettre de M. J. J. Lucas dans laquelle il accepte du Canadien National la somme de \$40,000.00 (*Voir l'appendice A-8*)

M. Douglas (*Assiniboia*) dépose la motion suivante:

Que le Comité recommande à la Chambre des communes d'instituer une commission spéciale d'enquête aux termes de la partie 1 de la Loi sur les enquêtes à l'égard des allégations des cinq entrepreneurs mentionnés dans l'ordre de renvoi du 2 juin 1969 relatif à la construction de la ligne de chemin de fer du Canadien National vers le Grand Lac des Esclaves et de faire des recommandations quant aux mesures à prendre.

A 11h55, comme l'interrogatoire des témoins se poursuit, le Comité s'ajourne jusqu'à 15h30 cet après-midi.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI (55)

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit à 15h30 cet après-midi, sous la présidence de M. H.-Pit Lessard.

Présents: MM. Allmand, Bigg, Breaux, Cadieu (*Meadow Lake*), Douglas (*Assiniboia*), Howe, Lessard (*LaSalle*), Mahoney, Nesbitt, Osler,

Nesbitt, Osler, Perrault, Portelance, Skoberg, Trudel, Turner (*London East*)—(16).

Also present: Messrs. Crossman, Guay (*Lévis*), McCleave, Ritchie, Whelan.

Witnesses: Same as at the morning sitting with the addition of Mr. Ben Ginter.

Questioning of witnesses resumed and it was moved by Mr. Allmand,

Resolved,—That the following documents be printed as appendices to this day's Minutes of Proceedings and Evidence:

- (a) Memorandum regarding Canadian Construction Association concerning Canadian National Railways Procedures. (*See Appendix A-9*)
- (b) The subsection entitled "Tendering Procedures" taken from the policies of the Canadian Construction Association approved by the general assembly of the Association at its 51st Annual Meeting in Montreal on January 19, 1969. (*See Appendix A-10*)

The Chairman thanked the witnesses and introduced Messrs. Ginter and Krywa.

The Chairman then ruled that the motion as tabled with the Committee at the morning sitting was out of order.

Mr. Ben Ginter made an opening statement and was questioned thereon.

The Chairman thanked Mr. Ginter and at 5:55 p.m., the Committee adjourned until 8:00 p.m. this day.

EVENING SITTING (56)

The Standing Committee on Transport and Communications met this day at 8:05 p.m. The Chairman, Mr. H. Pit Lessard, presided.

Members present: Messrs. Breau, Cadieu, (*Meadow Lake*), Crossman, Guay (*Lévis*), Howe, Lessard (*LaSalle*), Mahoney, Nesbitt,

Perrault, Portelance, Skoberg, Trudel, et Turner (*London East*)—(15).

De même que: MM. Crossman, Guay (*Lévis*), McGleave, Ritchie, et Whelan.

Témoins: Les mêmes que pour la séance de matin avec l'addition de M. Ben Ginter.

On reprend l'interrogatoire des témoins et s'une motion de M. Allmand,

Il est décidé,—Qu'on imprime les documents énumérés ci-dessous en appendice au procès verbal et témoignages de ce jour:

- a) Mémoire sur l'Association canadienne de la construction relatif aux procédures du Canadien National. (*Voir l'appendice A-9*)
- b) Le paragraphe intitulé «Procédure d'ap d'offre» tiré des lignes de conduite de l'Association canadienne de la construction approuvé par l'assemblée générale de l'Association lors de la 51^e réunion annuelle tenue à Montréal le 19 janvier 1969. (*Voir l'appendice A-10*)

Le président remercie les témoins et présente MM. Ginter et Krywa.

Le président rend ensuite sa décision à l'égard que la motion déposée devant le Comité ce matin est irrecevable.

M. Ben Ginter fait un exposé préliminaire sur son interrogatoire.

Le président remercie M. Ginter et à 17h55 Le Comité s'ajourne jusqu'à 20h ce soir.

SÉANCE DU SOIR (56)

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit à 20h05 ce soir, à la présidence de M. H.-Pit Lessard.

Présents: MM. Breau, Cadieu (*Meadow Lake*), Crossman, Guay (*Lévis*), Howe, Lessard (*LaSalle*), Mahoney, Nesbitt, Perreault, Po-

Perrault, Portelance, Skoberg, Trudel, Turner (London East)—(11).

Also present: Messrs. Thomas (Moncton), Whelan.

Witness: Mr. Merv Krywa from Krywa Bros. Construction Ltd.

The Chairman introduced Mr. Merv Krywa who made an opening statement, reading from a prepared text and was questioned thereon.

The Chairman thanked Mr. Krywa for the evidence given and he was excused.

At 8:55 p.m., the Committee adjourned until 11:00 a.m. on Thursday, June 19, 1969.

lance, Skoberg, Trudel, et Turner (London East)—(13).

De même que: MM. Thomas (Moncton) et Whelan.

Témoins: M. Merv Krywa de la Krywa Bros. Construction Limited.

Le président présente M. Merv Krywa qui fait un exposé préliminaire, en donnant lecture d'un document écrit et on l'interroge à ce sujet.

Le président remercie M. Krywa des témoignages qu'il a présentés et on lui permet de se retirer.

A 20h55, le Comité s'ajourne jusqu'à 11h. le jeudi 19 juin 1969.

Secrétaire du Comité,
Robert Normand,
Clerk of the Committee.

[Texte]

[Interprétation]

EVIDENCE

TÉMOIGNAGES

(Recorded by Electronic Apparatus)

(Enregistrement électronique)

Wednesday, June 11, 1969.

Le mercredi 11 juin 1969

● 1535

The Chairman: Gentlemen, I see a quorum. I would like to begin by having a motion to replace Mr. Mahoney as the Vice-Chairman of this Committee for the period of a week. He is away for a week in Paris.

Mr. Allmand: I move that Mr. Givens be appointed Vice-Chairman while Mr. Mahoney is away.

Mr. Nesbitt: I second the motion.

The Chairman: Are there any other nominations?

Some hon. Members: No.

The Chairman: The nominations are closed. I would like someone to so move.

Mr. McGrath: I so move.

Mr. Breau: I second the motion.

The Chairman: All in favour? I declare Mr. Givens elected as Vice-Chairman.

I would also like someone to move that authorization be given to Mr. Givens to sit—no, this is all right.

May I have a motion to reinstate Mr. Nesbitt on the steering committee.

Mr. McGrath: I so move.

Mr. Thomas (Moncton): I second the motion.

The Chairman: It is agreed?

Some hon. Members: Agreed.

Mr. McGrath: I wonder if the record would show that I am going to ask to have a document tabled with the Committee. It is a petition that has been sent to His Excellency the Governor General in Council appealing against the decision of the Canadian Transport Commission to allow Canadian National to abandon rail passenger services in Newfoundland. Could the record show that this has been tabled? We are meeting in camera; that is why I asked.

Le président: Messieurs, nous avons quorum. J'aimerais tout d'abord présenter une motion visant à remplacer le vice-président de ce Comité, M. Mahoney, pour une période d'une semaine. M. Mahoney est en voyage à Paris.

M. Allmand: Je propose M. Givens comme vice-président jusqu'au retour de M. Mahoney.

M. Nesbitt: J'appuie la motion.

Le président: Y a-t-il d'autres mises en candidature?

Des voix: Non.

Le président: Les mises en candidature sont terminées. J'aimerais que quelqu'un en fasse la proposition.

M. McGrath: J'en fais la proposition.

M. Breau: J'appuie la motion.

Le président: Sommes-nous tous d'accord? Je déclare M. Givens élu vice-président. J'aimerais aussi que quelqu'un propose qu'on autorise M. Givens à siéger..., non, c'est bon. J'aimerais entendre une motion visant à réinstaller M. Nesbitt au sein du Comité de direction.

M. McGrath: J'en fais la proposition.

M. Thomas (Moncton): J'appuie la motion.

Le président: Sommes-nous d'accord?

Des voix: D'accord.

M. McGrath: Je me demande si le compte rendu pourrait mentionner que j'avais déposé un document. Il s'agit d'une pétition envoyée à Son Excellence le gouverneur général en conseil en appelant de la décision de la Commission canadienne des transports permettant au Canadien-National d'abandonner certains services voyageurs de transport ferroviaux. Ceci pourrait-il figurer au compte rendu? Nous sommes réunis à huis clos, c'est la raison pour laquelle je le demande.

[Text]

The Chairman: We are not in camera right now.

Mr. McGrath: Oh, we are not?

The Chairman: No.

Mr. McGrath: Oh, fine. Mr. Chairman, I ask that this document be tabled.

The Chairman: Does the Committee agree?

Mr. Allmand: I have no real objection. I do not know what the purpose of tabling it is.

Mr. McGrath: It will become clear to you.

Mr. Allmand: What is it, then tell me what it is.

Mr. Nesbitt: It is being tabled so it can be included in the record, which may be very helpful to the Committee.

Mr. Allmand: It is an appeal of the decision of the Canadian Transport Commission, is that correct?

Mr. McGrath: That is right.

Mr. Allmand: Under the Railway Act?

Mr. Nesbitt: Perhaps, Mr. McGrath, the preliminary remarks I plan to make are pertinent to this and perhaps you might table it at that time and that would offer an explanation.

Mr. Allmand: So we are going to hold it off until you make your remarks?

Mr. Nesbitt: I thought it might offer some explanation, perhaps, of the purpose in requesting to table it and have it included in the record; that is all.

Mr. Allmand: Usually when appeals are made under the Railway Act regarding decisions of the Canadian Transport Commission, they are not tabled with us.

Mr. Nesbitt: I will come to it in a moment. I was going to suggest that it be tabled merely for purposes of reference and to clarify certain statements that I am going to make on behalf of my own party which I thought might be helpful and it might save a lot of time in the Committee.

Mr. Allmand: Is it just to bring to our attention—

Mr. Nesbitt: Perhaps, Mr. Chairman, it might save a lot of discussion between Mr. Allmand and me if I made the statement, unless Mr. Allmand has any objections, of course. I understood at the termina-

[Interpretation]

Le président: Nous ne sommes pas à huis clos en moment.

M. McGrath: Non?

Le président: Non.

M. McGrath: Monsieur le président, j'aimerais déposer ce document.

Le président: Le Comité est-il d'accord?

M. Allmand: Je n'ai pas d'objection, mais j'aimerais bien en connaître la raison.

M. McGrath: Vous le verrez bien.

M. Allmand: Qu'y a-t-il alors?

M. Nesbitt: Je veux le déposer pour qu'il soit inscrit au compte rendu, ce qui pourrait être très utile au Comité.

M. Allmand: Il s'agit d'un appel de la décision rendue par la Commission canadienne des transports, n'est-ce pas?

M. McGrath: En effet.

M. Allmand: En vertu de la loi sur les chemins de fer?

M. Nesbitt: Les observations que j'ai l'intention de faire, monsieur McGrath, seront pertinentes. Vous pourriez ensuite déposer votre document, qui serait alors accompagné d'une explication.

M. Allmand: Il faudra donc attendre que vous fassiez vos observations?

M. Nesbitt: Cette façon de faire fournirait une explication quant à la raison pour laquelle vous voulez déposer le document.

M. Allmand: D'ordinaire, lorsqu'on en appelle d'une décision de la Commission canadienne des Transports, prise en vertu de la loi sur les chemins de fer, ce n'est pas ici que l'on dépose les documents.

M. Nesbitt: J'en viendrai à ça dans quelques moments. Je propose de le déposer simplement à titre de document de référence et pour expliquer certaines déclarations que je ferai. Nous économiserions également beaucoup de temps.

M. Allmand: Vous ne voulez nous le signaler que—

M. Nesbitt: Peut-être, monsieur le président, économiserions-nous beaucoup de temps si je faisais ma déclaration toute de suite, si M. Allmand n'a pas d'objection, évidemment. Je croyais avoir compris la

[Texte]

tion of the last meeting it was agreed if any members of the Committee, or any party groups in the Committee had any suggestions, objections or amendments at all to this report that a preliminary list of such amendments be made at the beginning of this meeting so we could proceed from there. It gives all members of the Committee a little bit of notice, including you, Mr. Chairman, of what is going to be brought up and a chance for us to consider them. As our meetings go along, there will be perhaps additional suggestions for changes made.

P 1540

I am speaking on behalf of a group and I would like to say this. Upon examination of the report we found there was no reference to a number of matters which were discussed during our meetings in the Atlantic Provinces and for which very strong representations were made. One, of course, was the Prince Edward Island Causeway, the Chignecto Canal, although there is reference to the Chignecto Canal in your draft report, Mr. Chairman. Perhaps it is not as complete as we would like, but we intend to make some suggested additions to that. The main corridor road is another matter that was discussed and to which there is very little reference. No mention at all was made of the Newfoundland railway passenger services and very little reference to the Roads to Resources Program. In addition, no mention was made of sea shipping service from the Atlantic Provinces to other regions outside the country—for instance, the West Indies.

The Chairman: Mr. Nesbitt, I think this has a lot to do with our report. While we had the understanding that we would sit in camera, would you give me a chance to study this and let it stand until our next sitting?

Mr. Nesbitt: Mr. Chairman, that is why I was putting it on the record. It was my understanding that at the beginning of this meeting we were to list the number of things that we intended to deal with in the report so that everyone would have notice of them...

The Chairman: That is right.

Mr. Nesbitt: ...and it would facilitate matters. I was reading a list and had just about reached the end of it. I thought this would be helpful.

The Chairman: Mr. Nesbitt, I would prefer you to wait until we are sitting in camera before you continue your remarks. We are now being recorded.

Mr. Nesbitt: Oh, I see.

The Chairman: If you will wait until we sit in camera I shall allow you to continue at that point.

[Interprétation]

fin de la dernière réunion, que, si tout membre du Comité ou tout groupement avait des propositions des objections ou des amendements, une liste de ces amendements serait établie au début de la présente réunion. Les membres du Comité, y compris vous, monsieur le président, disposeraient alors d'un peu de temps pour réfléchir aux questions qui seraient ensuite débattues.

Je suis le porte-parole d'un groupe et j'aimerais dire quelques mots. Lorsque nous avons examiné le rapport, nous n'y avons rien trouvé sur de nombreux sujets, dont nous avons discuté lors de nos réunions dans les provinces de l'Atlantique et pour lesquels nous avions présenté d'importantes représentations. Une d'entre elles se rapporte à la chaussée de l'Île du Prince-Édouard, le Canal Chignecto, même si vous en parlez dans votre rapport, monsieur le président. Ce rapport n'est peut-être pas aussi complet que nous le voudrions et nous avons l'intention de proposer certaines additions. La grande route-couloir est un autre point dont nous avons discuté, mais qu'on mentionne à peine. Il n'est nulle part fait mention des services voyageurs de transport ferroviaire de Terre-Neuve et très peu le programme de routes d'accès aux ressources. De plus, on n'y parle pas du service de transport maritime des provinces de l'Atlantique aux autres régions à l'extérieur du pays, par exemple, aux Antilles occidentales.

Le président: M. Nesbitt, je crois que ces choses touchent de près notre rapport. Comme nous croyions siéger à huis clos, voudriez-vous me donner la chance d'étudier la chose jusqu'à la prochaine séance?

M. Nesbitt: C'est la raison pour laquelle je voulais qu'on l'inscrive au compte rendu. Je croyais qu'au début de la séance, nous devions établir la liste d'un certain nombre de points qui seraient traités dans le rapport de façon que tous soient au courant...

Le président: C'est exact.

M. Nesbitt: ...et cela faciliterait notre tâche. Je lisais une liste et j'étais presque rendu à la fin. J'ai cru que ce que je viens de dire serait utile.

Le président: J'aimerais que vous attendiez que nous siégions à huis clos avant de poursuivre vos observations. La séance d'aujourd'hui est enregistrée.

M. Nesbitt: Oui, je comprends.

Le président: Si vous voulez attendre jusqu'à ce que nous siégions à huis clos, je vous permettrai alors de continuer.

[Text]

Mr. Nesbitt: Fine.

The Chairman: Mr. Guay, on a point of order.

M. Guay (Lévis): Monsieur le président, je suis un nouveau membre au sein de ce Comité. Comme M. Nesbitt, je pense que cela constitue une atteinte au Règlement. J'ai lu le rapport préliminaire qui a été préparé. Je suis consentant à ce qu'il soit envoyé à la Chambre, mais à une seule condition.

Durant la session de 1968, il avait été question d'aller étudier également les problèmes de la province de Québec, en particulier de Lévis, où on a un des centres ferroviaires les plus importants. Je m'aperçois que la région de Québec est complètement ignorée dans ce rapport. De même, on ne fait aucune mention du Labrador, qu'on devait aller visiter en 1968. Si on regarde dans les documents, on voit que même l'agenda était préparé; tout était prêt. Nous avons déjà dans nos dossiers les noms de personnes du Québec qui sont intéressées à présenter des mémoires à notre Comité. Si vous nous dites aujourd'hui que c'est impossible d'aller au Québec ou au Labrador pour entendre les mémoires, je devrai m'opposer, à la Chambre et ici, à ce que le rapport soit présenté. Soyez assuré, monsieur le président, que je ne donnerai jamais le consentement unanime pour qu'une telle chose se fasse. Nous voulons, nous du Québec, être entendus comme les gens des Maritimes, comme les gens du Labrador, comme les gens d'un peu partout. Je pense que c'est une chose très importante.

The président: Je vais vous répondre en français, monsieur Guay. Vous m'aviez prévenu que vous souleveriez cette question aujourd'hui. Je crois que le ministre soumettra demain un ordre de renvoi à la Chambre, autorisant le Comité à aller visiter Lévis et le Labrador. A la suite de notre visite de ces deux endroits, nous pourrions faire un autre rapport substantiel qui se rattacherait à notre rapport final.

M. Guay (Lévis): A ce sujet, si on consent à étudier le rapport préliminaire aujourd'hui et à le présenter à la Chambre, je voudrais tout de même qu'on ajoute un paragraphe à ce rapport, disant que le consentement a été donné par le Comité. Je crois que le Comité devrait décider de la date de ces visites en septembre, dès la reprise de la session, car, si la présente session finit le 27, nous n'aurons pas le temps de nous préparer. De toute façon il faudrait indiquer dans le rapport que nous présenterons à la Chambre, qu'un rapport complémentaire sur les visites faites à Lévis et au Labrador sera présenté plus tard.

The Chairman: Mr. McGrath.

Mr. McGrath: On a point of order, Mr. Chairman, to facilitate our proceedings perhaps it might be worthwhile if the Clerk were to read our terms of reference which, in my submission, only includes the

[Interpretation]

M. Nesbitt: C'est parfait.

Le président: M. Guay invoque le règlement.

Mr. Guay (Lévis): Mr. Chairman, I am a new member of this Committee. Along with Mr. Nesbitt, I think that this is an infringement of the Standing Orders.

I have read the preliminary report that was prepared. I agree to have it referred to the House, but on one single condition.

During the 1968 session, it was a question of also going to study the problems of Quebec, and of Lévis in particular, where we have one of the most important rail centres. I notice that the Quebec City area is completely ignored in this report. There is also no mention of Labrador which we were supposed to visit in 1968. If we check the documents we see that even the agenda was prepared. Everything was ready. We already have in our files the names of the people in Quebec who are interested in submitting briefs to our Committee. If today you tell us that it is impossible to go to Quebec or to Labrador to hear the briefs, I shall have to object both in the House and here, to having the report submitted. You may rest assured Mr. Chairman, there will never be unanimous consent to have that sort of thing done. We in Quebec want to be heard like the people from the Maritimes, from Labrador, and everywhere else. I think this is a very important matter.

The Chairman: I shall reply to you in French, Mr. Guay. You warned me that you would raise this question today. I think the Minister will submit an order of reference tomorrow in the House, authorizing the Committee to visit Lévis and Labrador. Following that visit, we could make another substantial report that would be added to our final report.

Mr. Guay (Lévis): On the same subject, if we agree to study the preliminary report today and to submit it to the House, I would nevertheless like us to add a section to the report, stating that the Committee has given consent. I believe that the Committee should decide on the date of these visits in September, as soon as the session resumes because, if the present session finishes on the 27th, we shall not have enough time to prepare ourselves. Anyhow, we should point out in the report that we shall submit to the House that an additional report on the visits to Lévis and Labrador will be submitted to the House later on.

Le président: Monsieur McGrath.

M. McGrath: J'invoque le Règlement, monsieur le président, pour accélérer notre travail. Peut-être voudrait-il la peine que le secrétaire lise notre mandat de référence. Je crois, comprend les provinces de l'Atlantique,

[Texte]

Atlantic Provinces—not the province of Québec. Can you read the terms of reference to Parliament of the articular report which we are now drafting?

M. Guay (Lévis): Monsieur McGrath, si on lit l'ordre de renvoi dans le 13^{ième} rapport du Comité, on voit qu'on ne fait aucunement mention de Lévis ou de la province de Québec; on fait mention des provinces de l'Atlantique. Lors de la première session en 1968, il y avait déjà eu entente pour que Lévis soit visité, étant donné que nous appartenons à une même région.

Le président: L'ordre de renvoi a été fait en 1967.

The Chairman: The order of reference, Mr. McGrath, was made in 1967. That was the plan of our first trip, do you remember? Quebec and Labrador were included at the time. However, last year it was not included. It was mentioned, but we must have another Order of Reference to visit Levis and Labrador separately.

Mr. McGrath: I am sure you do not need another Order of Reference to visit Labrador, because it is part of the Atlantic Provinces, being a part of the Sovereign Province of Newfoundland.

The Chairman: Order, please.

Mr. Nesbitt: It was always my understanding that since the part of Quebec, from Levis on to the Gaspé, has virtually the same problems as do the Atlantic Provinces, it was included for that purpose.

Mr. Guay (Lévis): Yes, similar.

Mr. Allmand: I would say more than that. I would like to point out to the Committee that in the Maritime Freight Rates Act the area designated as being available for subsidy starts at Levis and includes the south shore of Quebec from Levis right down to and including the Gaspé coast and all the Maritimes. Therefore, the area which receives subsidy under that Act includes that part of Quebec. It was my understanding and I would like to tell the Chairman, and perhaps through the Chairman the Clerk, that the reason we did not include that part of Quebec in our report is that we received only one request, or no requests for hearings there.

The Chairman: No, there are four requests.

Mr. Allmand: I am talking about the time at which we made our trip; not after, but at the time of our trip.

The Chairman: They came in after.

Mr. Allmand: They came in after? That was my point. At the time the steering committee were

[Interprétation]

non le Québec. Pouvez-vous lire le mandat du Parlement en ce qui touche le rapport que nous sommes en train de préparer.

Mr. Guay (Lévis): Mr. McGrath, according to the order of reference in the 13th report of the Committee, there is no mention at all of Lévis or Quebec province; it refers to the Atlantic Provinces. At the first session in 1968, there was already an agreement to visit Lévis, since we belong to a similar area.

The Chairman: The order of reference was made in 1967.

Le président: L'ordre de renvoi a été établi en 1967. C'était le but de notre premier voyage, vous rappelez-vous? Le Québec et le Labrador en faisaient partie à ce temps-là. Toutefois, l'année dernière ce n'était pas le cas. On l'a mentionné, mais il nous faudrait un nouvel ordre de renvoi pour visiter Lévis et le Labrador séparément.

M. McGrath: Je suis certain qu'il ne faut pas un nouvel ordre de renvoi pour visiter le Labrador, parce qu'il fait partie des provinces de l'Atlantique, puisqu'il fait partie de la province souveraine de Terre-Neuve.

Le président: A l'ordre, s'il vous plaît.

M. Nesbitt: J'avais toujours cru que la partie du Québec qui va de Lévis jusqu'à Gaspé, qui a presque les mêmes problèmes que les provinces de l'Atlantique, en faisait partie à cette fin.

M. Guay (Lévis): Oui, les mêmes.

M. Allmand: J'aimerais aller plus loin que cela. J'aimerais signaler au Comité que, dans la loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes, la région pouvant recevoir des subventions commence à Lévis et comprend la rive sud de Québec qui va de Lévis jusqu'à la côte de Gaspé inclusivement et toutes les provinces Maritimes. Par conséquent, la région qui reçoit des subventions en vertu de la loi comprend cette partie du Québec. Je croyais et je voudrais le dire au président et peut-être, par son entremise, au secrétaire, que la raison pour laquelle cette partie du Québec n'était pas comprise dans notre voyage est que nous n'avions reçu qu'une ou pas de demande d'audience de cette région.

Le président: Non, il y en avait quatre.

M. Allmand: Je me reporte au moment de notre voyage, et non après.

Le président: Elles nous étaient parvenues après.

M. Allmand: C'est ce que je disais. Lorsque le Comité de direction avait décidé de notre voyage, il n'y

[Text]

discussing the trip there were none. They have probably come in since and that is unfortunate.

The Chairman: Is it the wish of the Committee that we ask the Minister to give us an Order of Reference to visit those two places?

Some hon. Members: Agreed.

Mr. Allmand: Labrador and east of Levis.

The Chairman: Labrador and Levis.

Mr. Allmand: Not just Levis, Mr. Chairman, but east of Levis. I hope that it would include the Gaspé, because we do not want to make another Order of Reference for Rimouski and Rivière du Loup.

Mr. Guay (St. Boniface): I do not want to cause any problems, but this would certainly not be included at the moment under the terms of reference which you have here.

The Chairman: No, that will be a completely new Order of Reference.

Mr. Guay (St. Boniface): That is correct.

The Chairman: The Minister is expected to make it tomorrow, if it is agreeable to the Committee.

Mr. Allmand: Mr. Chairman, I would say Labrador and that part of Quebec which is east of Levis, or Levis and east.

● 1550

Mr. Nowlan: The select territories.

Mr. Allmand: Yes, the select territories.

Mr. Nesbitt: The representations probably could be made from the towns in the areas.

Mr. McCleave: As defined in the Act.

Mr. Nowlan: That takes care of all the places which have been mentioned here so far.

Mr. Allmand: That is right.

The Chairman: It is agreed?

Some hon. Members: Agreed.

The Chairman: I believe that we should go back and sit in camera.

Mr. Nowlan: Mr. Chairman, Mr. McCleave posed a rhetorical thought. I have not seen the terms of reference which were requested, but if the select

[Interpretation]

en avait pas. Elles nous sont parvenues après, et c'est regrettable.

Le président: Le Comité désire-t-il que nous demandions au Ministre de nous donner un ordre de renvoi pour visiter ces deux endroits?

Des voix: D'accord.

M. Allmand: Le Labrador et la partie à l'est de Lévis.

Le président: Le Labrador et Lévis.

M. Allmand: Pas seulement Lévis, monsieur le président, mais la partie à l'est de Lévis. J'aimerais inclure Gaspé, parce que nous ne voulons pas d'un autre ordre de renvoi pour Rimouski et Rivière-du-Loup.

M. Guay (Saint-Boniface): Je ne veux pas vous contrarier mais nous ne pourrions certainement pas l'inclure dans notre mandat actuel.

Le président: Non, il nous faudrait un ordre de renvoi entièrement nouveau.

M. Guay (Saint-Boniface): C'est exact.

Le président: Le Ministre pourrait peut-être s'occuper demain, si cela convenait au Comité.

M. Allmand: Monsieur le président, je proposerais Labrador et cette partie du Québec qui est située à l'est de Lévis, ou Lévis et l'est.

M. Nowlan: Les territoires mentionnés.

M. Allmand: Oui, les territoires mentionnés.

M. Nesbitt: Les représentations pourraient nous parvenir des villes de cette région.

M. McCleave: Tel qu'il est défini dans la loi.

M. Nowlan: Je crois que nous avons étudié tous les endroits mentionnés jusqu'ici.

M. Allmand: C'est exact.

Le président: Sommes-nous d'accord?

Des voix: D'accord.

Le président: Je crois que nous devrions retourner à siéger à huis clos.

M. Nowlan: Monsieur le président, j'aimerais parler de ce qu'a dit tantôt M. McCleave. Je n'ai pas vu le mandat que nous avons demandé, mais si le territo

[Texte]

territory is mentioned in the terms of reference, the thing is wide enough now. It is just a matter of finding the time to do it.

Mr. McCleave: I think if we have the Maritime Freight Rates Act before us we do not need another term of reference, do we?

Mr. Allmand: To travel we do.

Mr. McGrath: Mr. Chairman, there is just one other point that I would like to raise for the record, and that is it seems to me we have lost a number of the members of the Committee who made this tour of the Atlantic Provinces and who heard this evidence. That is a great pity, because it will be very difficult to get newer members on the Committee, who did not go on that trip, to help us in the drafting of our report and recommendations. I was just wondering perhaps, some effort might be made to have such original stalwarts as Burnaby-Seymour and some of these other gentlemen who made the trip, and who made such a contribution to our hearings, put back in strength.

Mr. Allmand: Mr. Chairman, we are trying to do that. Mr. Burnaby-Seymour is making a speech in the House of Commons this afternoon on the budget debate, but he will be back with us tomorrow.

Mr. McGrath: A great Canadian.

Mr. Allmand: Mr. Pringle is in the Maritimes with the Agriculture Committee, I think, or some other committee. We are going to do our best to have as many of those members here as possible, and I hope the parties will do the same.

The Chairman: Mr. Guay.

M. Guay (Lévis): Monsieur le président, on s'est posé tout à l'heure à ce que le rapport soit étudié. Avant donné que nous avons eu le consentement du Comité, je pense qu'il nous faudrait aussi le consentement du Comité pour inclure à l'intérieur du rapport le paragraphe dont je parlais tout à l'heure, indiquant qu'un rapport complémentaire soit présenté lors de notre retour de voyage du Labrador et de Lévis, lorsque la date sera fixée. Il faudrait avoir le consentement du Comité.

The Chairman: Is it agreed by the Committee that we make a supplementary report after our trip to Lévis and Labrador?

An hon. Member: It will not delay this one, will

The Chairman: No, it will not delay this one. Is it agreed?

[Interprétation]

en question faisait partie du mandat... enfin, je crois que le territoire est déjà assez vaste. Il ne s'agit que de trouver le temps de le visiter.

M. McCleave: Je crois que la loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes suffit et que nous n'avons pas besoin d'un nouveau mandat?

M. Allmand: Pour voyager, il nous en faut un.

M. McGrath: Monsieur le président, j'aimerais soulever un seul autre point. Il me semble que nous avons perdu un certain nombre de membres du Comité qui ont fait la tournée des provinces de l'Atlantique et qui ont entendu des témoignages. C'est regrettable, parce qu'il sera difficile pour les nouveaux membres du Comité qui n'ont pas fait la tournée de nous aider à rédiger notre rapport et nos recommandations. Je me demandais si on ne pourrait pas retrouver au sein du Comité des anciens membres comme M. Burnaby-Seymour et certains de ceux qui ont fait la tournée et qui nous ont tellement aidés.

M. Allmand: Monsieur le président, nous nous en occupons. M. Burnaby-Seymour prononce un discours à la Chambre des communes, cet après-midi, dans le cadre du débat du budget, et il sera de retour parmi nous demain.

M. McGrath: Un grand Canadien.

M. Allmand: M. Pringle voyage dans les Maritimes avec le Comité de l'agriculture, ou peut-être un autre Comité. Nous allons essayer de retrouver le plus grand nombre possible de ces membres, et j'espère que tout le monde fera de même.

Le président: Monsieur Guay.

Mr. Guay (Lévis): Mr. Chairman, a while ago there was opposition to having the report studied. As we were given the Committee's consent, I think we should also have its consent to include in the report the section I referred to a while ago, which indicates that there should be an additional report presented when we come back from the trip to Labrador and Lévis, when the date will be fixed. We should have the consent of the Committee.

Le président: Le Comité est-il d'accord pour que nous rédigeons un rapport complémentaire après notre voyage à Lévis et au Labrador?

Une voix: Ce voyage retardera-t-il celui que nous faisons présentement?

Le président: Non, il ne le retardera pas. Sommes-nous d'accord?

[Text]

Some hon. Members: Agreed.

The Chairman: We will now go back in camera. We will need a motion for this.

Mr. Trudel: I so move.

Motion agreed to.

Tuesday, June 17, 1969.

[Interpretation]

Des voix: D'accord.

Le président: Nous allons retourner et siéger à huis clos. Quelqu'un veut-il le proposer.

M. Trudel: J'en fais la proposition.

Motion adoptée.

Le mardi, 17 juin 1969.

• 0937

The Chairman: Gentlemen, at the meeting held on June 13, 1969, it was agreed that the draft report prepared by the subcommittee appointed on June 12, 1969, be adopted and the Clerk and I were authorized to revise the text of the report to ensure that it was drafted according to the rules of procedure. I would like to get a motion this morning to report the report on the maritime provinces to the House.

Mr. Mahoney: I so move.

The Chairman: All those in favour?

Mr. Skoberg: Mr. Chairman, I am very sorry I was not here last week, but was there anything in that report in regard to the other recommendation that we had made an interim report, and in what position do we find ourselves now?

The Chairman: It is almost the same report, Mr. Skoberg, with different wording.

Mr. Skoberg: In what position do we find ourselves in regard to the recommendation to retain the passenger service in Newfoundland? What reference is there in the report in this regard?

The Chairman: There was a clause at the end which we referred to in our report, and I think Mr. Thomas is well aware of it.

Motion agreed to.

The Chairman: Gentlemen, we have with us this morning several companies and a lawyer by the name of Frank Allen, who represents three of the companies. The companies are Peter Rohl, The Ben Ginter Construction Co. Ltd., Lucas Construction Limited, Hatch Construction Limited and Krywa Brothers Construction Limited. Will you please come forward Mr. Allen.

• 0940

Mr. Frank Allen (Lawyer, representing Lucas Construction Limited, Hatch Construction Limited and Mr. Peter Rohl): Thank you very much, sir.

Le président: Messieurs, à la réunion du 13 juin 1969, nous sommes convenus que le rapport préparé par le sous-comité nommé le 12 juin 1969, soit adopté et le secrétaire et moi-même avons été chargés de réviser le rapport afin de nous assurer qu'il a été fait selon les règles de la procédure. Je voudrais avoir une motion, ce matin, pour pouvoir déposer le rapport sur les provinces Maritimes, à la Chambre.

M. Mahoney: Je propose.

Le président: Qui est d'accord?

M. Skoberg: Je n'étais pas ici la semaine dernière mais est-ce qu'on parlait dans le rapport des autres recommandations que nous avons faites dans le rapport provisoire et dans quelle situation sommes-nous actuellement?

Le président: C'est à peu près le même rapport, monsieur Skoberg mais avec quelques changements dans la terminologie.

M. Skoberg: Quelle est la situation au sujet de la recommandation faite pour garder le service de passagers à Terre-Neuve? Parle-t-on de cette chose dans le rapport?

Le président: Il y a un article à la fin du rapport qui traite de la question et je crois que M. Thomas est au courant.

La motion est adoptée.

Le président: Messieurs, nous avons maintenant plusieurs représentants de sociétés et un avocat, M. Frank Allen qui représente trois sociétés. Il y a M. Peter Rohl, la *Ben Ginter Construction Co. Ltd.*, la *Lucas Construction Limited*, la *Hatch Construction Limited* et la *Krywa Brothers Construction Limited*. Voulez-vous vous approcher, monsieur Allen.

M. Frank Allen (Avocat, représentant de la *Lucas Construction Limited*, la *Hatch Construction Limited* et la *Peter Rohl*): Merci, monsieur.

[Texte]

The Chairman: Mr. Allen represents three companies. Please try to give a short summary instead of reading the brief right through. It might be just as short if you were to read the brief.

Mr. Skoberg: I see there are three gentlemen back here. Maybe they could be up here with Mr. Allen.

The Chairman: They will be called to make their own statement and to be questioned after, Mr. Skoberg, Mr. Trudel.

Mr. Trudel: Mr. Chairman, will you identify the companies that Mr. Allen represents, please?

Mr. Allen: I was just going to do that, sir.

Mr. Trudel: All right, fine. Thank you.

Mr. Allen: Mr. Chairman and gentlemen, I represent Lucas Construction Limited, Hatch Construction Limited and Mr. Peter Rohl. Also here today is Mr. Krywa representing his own company. I understood that Mr. Ginter was going to arrive this morning, however, I do not know Mr. Ginter and have not seen him as yet.

In this matter I have filed a written brief that I do not intend to read. I hope you will have an opportunity to study it. I did not have a great deal of time to prepare it, so if I may speak extemporaneously I would like to.

The whole matter concerns the construction of the Great Slave Lake Railway in the years 1962 and 1963. Each of the gentlemen I represent were contractors on that project. Lucas Construction Limited went in as a firm worth in excess of \$1 million and came out flat broke. Hatch Construction Limited went in having a net worth of \$750,000 in the fall of 1962, put in additional personal moneys to the extent of \$114,000, and in 1963 came out flat broke. Mr. Rohl had to sell off equipment at roughly 50 cents on the dollar. I cannot speak for Krywa Brothers Construction Ltd., I do not know what their position was.

We are informed, and I am instructed, that there are other companies that lost substantial sums of money. I am also informed and instructed that some of these have been settled in one way or another by the Canadian National Railway. That quite often happens by not really paying out money as such but by giving hourly work and the like, and I understand that this, in fact, occurred.

The contract in each case was carried out pursuant to a printed contract that the Canadian National Railway has. I have had a great deal of experience in this field, both with the Government of Manitoba when I was with the Attorney General's Department and since, and I must say that it is one of the most

[Interprétation]

Le président: M. Allen représente trois compagnies. Voudriez-vous essayer de nous donner un bref résumé de votre mémoire, plutôt que de la lire en entier.

M. Skoberg: Je vois trois messieurs à l'arrière. Peut-être pourraient-ils...

Le président: Les messieurs seront appelés à faire leurs déclarations et répondre à vos questions plus tard, monsieur Skoberg. Monsieur Trudel.

M. Trudel: Monsieur le président, pourriez-vous nous dire quelles sont les sociétés que M. Allen représente, s'il vous plaît?

M. Allen: J'étais sur le point de le faire, monsieur.

M. Trudel: Merci, c'est bon.

M. Allen: Monsieur le président, messieurs, je représente la *Lucas Construction Limited*, la *Hatch Construction Limited* et M. Peter Rohl. Monsieur Krywa, ici présent, représente sa propre société. Je ne connais pas M. Ginter, je ne l'ai jamais vu, mais on m'a laissé entendre qu'il arriverait ce matin. En ce qui concerne cette question, j'ai soumis un mémoire rédigé que je n'ai pas l'intention de lire. J'espère que vous aurez le temps de l'étudier. Je vais simplement faire quelques remarques à ce sujet car je n'ai pas eu beaucoup de temps pour me préparer.

La question qui nous intéresse, c'est la construction du chemin de fer du Grand lac des Esclaves, en 1962 et en 1963. Les entrepreneurs que je représente ont travaillé à la construction de ce chemin de fer. La *Lucas Construction* est une société qui valait plus d'un million; elle a tout perdu. La *Hatch Construction* valait \$750,000 à l'automne de 1962, et malgré un investissement personnel de \$114,000, elle avait tout perdu en 1963. Monsieur a dû revendre son équipement, accusant une perte de moitié sur cette revente. Je ne puis parler au nom de la *Krywa Brothers Construction Limited*, je ne connais rien de sa situation.

On me dit qu'il y a d'autres sociétés qui ont perdu des sommes assez considérables. On m'a dit aussi que le National-Canadien avait réglé d'une façon ou d'une autre non pas en espèces, mais en temps.

Les contrats, dans chacun des cas, ont été exécutés selon un contrat écrit préparé par le National-Canadien. J'ai beaucoup d'expérience dans ce domaine, acquise quand j'étais au ministère du procureur général du Manitoba et depuis. Je dois dire que ces contrats sont les pires documents d'affaires que j'ai

[Text]

vicious commercial documents that I have ever seen conceived by man.

Pursuant to this contract, when a contractor signs it, he is virtually at the mercy of the engineers of the Canadian National Railway. There is in it a clause which we have been calling clause 2(c) that gives the engineer the right to direct how work will be done, where it will be done, and the order in which it will be done, no matter what the contractor wishes to do.

Mr. Horner: Excuse me, is that clause referred to somewhere?

Mr. Allen: I do not think I have quoted it in so many words, sir.

Mr. Horner: I just wanted to see if we could refer to a certain page.

Mr. Allen: I am quite certain I only referred to it by number. I apologize. Possibly I could read it for you?

Mr. Horner: Yes, that would help.

Mr. Allen:

In the event of the Engineer so directing, the Contractor shall proceed with the work in such order as the Engineer shall specify; and the Contractor shall, at his own expense, commence by such date and complete within such periods of time as the Engineer may specify with respect thereto, such special portion or portions of the works as the Engineer may from time to time direct.

● 0945

In the case of Lucas, for example, that meant this: The Canadian National Railway advertised for 10 days early in the month of February, 1962. Those tenders were opened on February 19, 1962. When a man tendered he had to do a number of things. First, he had to give a list of all the equipment he intended to use in the project. Second, he had to give them a bond for 100 per cent of his contract price. Third, he had to give them a list of his qualifications and previous work that he had done along the same lines. Fourth, he had to show by a letter from his bank that he was financially sound and could carry the job until advances started to come through.

All of these things were supplied by each contractor with the exception of Mr. Rohl of whom there was not a bond required because of the nature of his work.

In Lucas' case, after he was informed that he was a low bidder on February 19 or thereabouts, it took

[Interpretation]

jamais vus. En vertu de ces contrats, l'entrepreneur est à la merci des ingénieurs du National-Canadien. Le contrat contient une disposition, la clause 2(c) qui donne aux ingénieurs le droit de diriger les travaux comme ils l'entendent, quels que soient les desirs de l'entrepreneur.

M. Horner: Est-ce que vous pourriez nous donner le numéro de la page?

M. Allen: J'ai simplement mentionné le numéro. Je n'ai pas cité le texte.

M. Horner: Je voulais simplement me référer à une page.

M. Allen: Je pourrais vous le lire; je n'ai mentionné que le numéro.

M. Horner: Oui, cela pourrait nous aider.

M. Allen:

Selon que les directives de l'ingénieur l'exigent, l'entrepreneur en construction doit accomplir le travail dans l'ordre établi par l'ingénieur. À ses propres frais, l'entrepreneur doit commencer à la date fixée par l'ingénieur et terminer à la date fixée par l'ingénieur les sections ou sections spéciales des travaux, selon les directives que l'ingénieur pourra émettre de temps à autre.

Voici ce que ces conditions signifiaient pour Lucas. Le National-Canadien a publié des appels d'offres pendant dix jours, en février 1962. Les soumissions ont été acceptées à compter du 19 février 1962. Celui qui présentait une soumission devait s'engager à un certain nombre de conditions. Premièrement, il devait présenter une liste complète de l'équipement qu'il comptait utiliser. Deuxièmement, il devait fournir une garantie pour la totalité de son prix. Troisièmement, il devait fournir une liste de ses qualifications et de son travail antérieur. Finalement, il devait présenter une lettre de sa banque afin de prouver que son entreprise était financièrement solide et pouvait commencer les travaux tout en attendant les premières avances.

Tous les entrepreneurs se sont pliés à ces exigences, sauf M. Rohl, qui n'a pas été tenu de fournir un cautionnement vu la nature du travail qu'il devait accomplir. Dans le cas de M. Lucas, après qu'on lui eut dit le 19 février qu'il avait soumis le prix le plus bas, c'est seulement le 27 mars de cette année qu'il

[Texte]

until March 27 of that year before they confirmed the contract. During that length of time the Canadian National Railways sat on \$25,000 of his money. Now, I must be fair to the Canadian National Railway. Lucas was given an opportunity a day or two before they actually accepted his tender to withdraw. However, by this time he had passed up other contracts and it was a farce to give him this opportunity. That is what it amounted to.

Having awarded him the contract they would not allow him to proceed with any work until June 1, the reason being the ground was frozen. Lucas wanted to go in and he wanted to start stripping the frozen material. Stripping was at an acreage price and it would not have cost the Canadian National Railway a penny. However, they would not under this clause I have just read to you permit him to proceed until June 1.

On June 1 he started, and so did the rains. It rained in that area 54 inches during that summer.

Mr. Horner: Did they inform him in writing that he could not start until June 1, or was it a verbal agreement laid out by the engineers?

Mr. Allen: It was not a verbal agreement, sir, it was an order from the engineer pursuant to this clause.

Mr. Horner: Just a verbal order?

Mr. Allen: As far as I am aware. As I said, the rains came and there was no *force majeure* clause in this contract at all. There was no excuse for an act of God. So they started pressing him and they told him he was not going to finish this job in time. So they invoked another power they had under the contract which is Clause 16.

Under Clause 16 of this contract, they could order him to put on additional equipment, and they did on August 8, ordering him to put on twice as much equipment as they had approved for the same job in March. Lucas frankly could not do it. He was qualified to carry out a million-yard contract—1.3 million cubic yards which was advertised. However, he just could not put on twice the equipment when the CNR had said that half was adequate for the job.

The CNR then went out and they hired machines on an hourly basis pursuant to their awesome powers. These hourly contractors that came in were charged back against Mr. Lucas to the tune of \$485,000 on a contract that was just \$500,000 to start with.

That is what happened to Mr. Lucas.

Mr. Baldwin: I wonder if it would be agreeable to the Committee might have a copy of the agree-

[Interprétation]

contrat a été confirmé. Pendant ce temps le National-Canadien a retenu \$25,000 de son argent. Je dois rendre justice au National-Canadien: on lui a donné l'occasion de se retirer quelques jours avant l'acceptation de son contrat, mais à ce moment-là, il avait refusé d'autres travaux et c'était tout simplement une blague que de lui donner cette occasion.

Lui ayant adjugé le contrat, on ne lui a pas permis de commencer les travaux avant le premier juin, en donnant comme prétexte que la terre était gelée. La *Lucas* voulait commencer à dépouiller même si la terre était gelée. Le dépouillement était compté selon le nombre d'acres. Cela n'aurait rien coûté au National-Canadien. On n'a pas permis de commencer, en vertu de cette disposition. On n'a pas pu commencer avant le premier juin.

Le premier juin, on a commencé les travaux. La pluie aussi a commencé. Il est tombé 54 pouces de pluie dans cette région au cours de l'été.

M. Horner: Est-ce qu'on lui a dit par écrit qu'il ne pouvait pas commencer, ou était-ce une entente verbale?

M. Allen: Ce n'était pas une entente orale, c'était un ordre de l'ingénieur, en vertu de cette clause.

M. Horner: Un ordre verbal seulement?

M. Allen: Selon mes renseignements, c'était cela. La pluie a commencé, il n'y avait pas de clause de force majeure dans ce contrat. Il n'y avait pas d'excuse, même s'il s'agissait d'une manifestation naturelle. On a exercé des pressions, on a dit à M. Lucas qu'il ne finirait pas les travaux à temps. Alors, le National-Canadien a invoqué la clause 16.

En vertu de la clause 16 du contrat, le National Canadien pouvait forcer l'entrepreneur à augmenter son équipement. Le 8 août, on a ordonné à M. Lucas de doubler l'équipement qu'on avait approuvé en mars. En fait, l'entrepreneur n'était pas en mesure de le faire. Il pouvait très bien exécuter un contrat pour le dépouillement d'un million et un tiers de verges cubes. Toutefois, il ne pouvait absolument pas ajouter tout cet équipement quand le National-Canadien en avait approuvé la moitié.

Le National-Canadien a donc loué de l'équipement, à l'heure, en vertu de ses pouvoirs effarants. Le coût de cette location fut imposé à la *Lucas*. Cette location se chiffrait à \$485,000, et le contrat était de \$500,000.

Voilà ce qui est arrivé à M. Lucas.

M. Baldwin: Est-ce que vous pourriez fournir des copies du contrat afin que les membres du Comité

[Text]

ment appended to the Proceedings so that it will be available? Do you have a copy with you?

Mr. Allen: I have it here, sir, and I will make a point of having copies made and filed with your Clerk today.

Mr. Baldwin: It will appear as part of the Proceedings.

Mr. Allen: Could you, sir?

The Chairman: Yes, we could have photostats made.

Mr. Allen: May I make arrangements with Mr. Normand when we conclude our session this morning? I will see that you get that.

Mr. Hatch had two jobs really. They had various branches of this railway numbered and he had under his own name the one that was No. 3 and he sub-contracted No. 6 with Ginter Construction.

On the No. 6 job—just to show you the power of this Clause 16 that the Canadian National Railway invoked—they brought in machinery for an 18-day period which was charged back to Hatch at \$98,000. Hatch was paid \$48,000 for the work that this machinery did. He lost \$50,000 in 18 days.

● 0950

Let me make this very, very plain. If the contractor loses money only because of weather, that is a risk of that business and that is not why we seek relief. The contractor cannot blame 54 inches of rain or any other quantity of rain on the Canadian National Railway. However, I would submit that the Canadian National Railway should not be blaming the rain on the contractor, and that is exactly what they were doing.

If we get the hearing that we request, we have photographs that will show these huge rubber-tired machines suspended in mud, absolutely suspended, so that they could not work. Machines were brought in on Lucas' job for periods of up to two weeks on an hourly basis and charged back to him that never turned a yard of dirt—never turned a yard of dirt. That is why we are here.

This clause that I read to you, sir, earlier, that we have been referring to as 2(c), lets the engineer direct the work. Lucas had decided that he wanted to put his construction camp at Mile 110. He had a portion referred to as Miles 83, but which did not include 83, to 120, which did include 120. The nature of the work was such that he wanted to establish his camp at Mile 110 and work his rubber-tired machinery from Mile 110 to 120 because it was particularly suitable for the work to be done, and work his steel-tracked machinery in the opposite direction.

[Interpretation]

puissent les consulter? Est-ce que vous en avez d'exemplaires?

M. Allen: Oui, j'en ai un exemplaire, et je vais remettre au secrétaire aujourd'hui.

M. Baldwin: Cela fera partie du procès-verbal.

M. Allen: C'est possible?

Le président: Nous pourrions vous distribuer des copies.

M. Allen: Est-ce que je pourrais prendre des dispositions avec M. Normand après la séance du Comité? Nous ferons distribuer les exemplaires du contrat. Dans le cas de M. Hatch, il y avait deux contrats. Les différentes sections du chemin de fer étaient numérotées, et le n° 3 lui revenait. Il a remis le n° 3 à un sous-traitant, la *Ginter Construction*. Voici la preuve de la force de cette clause 16: le National Canadian a loué de l'équipement pour 18 jours, qui a coûté \$98,000 à la *Hatch*. On a versé \$48,000 à la *Hatch* pour le travail accompli au cours de cette période, et l'entrepreneur a perdu \$50,000.

Je serai très clair. Si une entreprise perd de l'argent en raison du temps, c'est un risque du métier et ce n'est pas pour cela que nous demandons de l'aide. On ne peut blâmer le National-Canadien pour ces pertes de pluie. Toutefois, il semble que le National-Canadien ait blâmé l'entrepreneur pour ces pertes de pluie, en quelque sorte.

Si nous avons l'occasion de témoigner, comme nous l'avons demandé, nous pourrions vous montrer des photographies d'immenses véhicules à pneus tractés immobilisés par la boue, vraiment immobilisés. On a loué des machines, au compte de M. Lucas pour plus de deux semaines, et cet équipement n'a pas été utilisé, il n'a absolument pas été utilisé. Voilà pourquoi nous sommes ici. Cet article que je viens de lire, la clause 2(c) permet à l'ingénieur de diriger les travaux. M. Lucas avait décidé de placer le camp des ouvriers au mille 110. M. Lucas avait fixé un secteur qu'il désignait comme étant le mille 83 au mille 120, mais qui ne comprenait pas le mille 83, tout en prenant le mille 120. La nature des travaux était telle qu'il voulait établir le camp au mille 110 et travailler avec les véhicules à pneumatiques entre le mille 110 et le mille 120. Il voulait employer des véhicules à chenilles dans l'autre direction.

[Texte]

This proposal was part of his original submission. When he got to that job he was ordered by the engineer to establish his camp at Mile 84 and to work north only. Why I do not know, and I am certain the engineers do not know.

There is another point that I think emphasizes the attitude of the Canadian National Railway. Because of the wet material, the embankments which were built naturally spread more than they were designed to spread. There was about an additional five feet. It did not hurt anybody. They held back from Mr. Lucas \$5,000 for trimming and they would not pay him for the additional five feet of dirt.

Normally I would not be complaining about that either except for one thing. Within six months the Canadian National Railway went in. They did not trim it either with the \$5,000 they kept back from Mr. Lucas. They just pocketed the \$5,000—boldly and plainly pocketed it. They went in six months later and with machinery working on an hourly basis widened that right of way another 5 to 10 feet, the result being that they got the benefit of the five feet for nothing.

In the case of Mr. Hatch they held back \$10,000 for trimming. The trimming was never done, it has not been done to this day and never will be done.

In the case of Mr. Lucas, they owed him \$275,000 when he left that job in 1963. That money went to his bonding company in 1965. I would submit that this is inexcusable. Why the Canadian National Railway or the Government of Canada or anybody else should finance themselves with John Lucas' money, I do not know, but they did for two years. These men could bond . . . I am sorry, sir.

The Chairman: I think it would be proper, Mr. Osler, if we let him finish.

Mr. Osler: All right, thank you.

The Chairman: I believe he only has a few minutes more. You could take notes.

0955

Mr. Allen: Yes, I will not delay you, gentlemen, any more. I do not expect this Committee to suddenly give us all a blank cheque today. I would love it, but I do not expect it. However, I do suggest . . .

Mr. Baldwin: We do not have the money anyway.

Mr. Allen: No. We are making allegations and I do not expect this group or any other group to accept our allegations as just being right. What I would ask for and what I would submit we should have is a hearing. It seems the proper vehicle that Parliament has established for such a hearing is under the Public Inquiries Act. However, I do not think that

[Interprétation]

Cette proposition faisait partie de la première soumission. Quand on lui a confié les travaux, l'ingénieur lui a ordonné d'établir le camp au mille 84 et de travailler vers le nord. Je ne sais pas pourquoi, et les ingénieurs non plus, à mon avis.

Il y a un autre point qui révèle l'attitude du National-Canadien. En raison de l'humidité, les épaulements s'étendaient plus qu'ils ne le devaient. Il y avait cinq pieds de trop. Cela ne nuisait pas du tout. Le National-Canadien a retenu \$5,000 de M. Lucas pour réduire cet épaulement, sans le payer pour les cinq pieds de terre de plus.

Normalement je ne me plaindrais pas de cela, si ce n'était que ceci: six mois après, le National-Canadien arrivait. Le \$5,000 de M. Lucas n'a pas servi à réduire l'épaulement du tout, on l'a encaissé tout simplement. Plus tard, on a envoyé de l'équipement loué à l'heure; on a élargi cette voie de 5 à 10 pieds. Ils ont obtenu ces 5 pieds de voie pour rien.

Dans le cas de M. Hatch, on a retenu \$10,000 pour les finitions. Cela n'a jamais été fait, et cela n'est pas encore fait et cela ne sera jamais fait.

Dans le cas de M. Lucas, on lui devait \$275,000 lorsqu'il a quitté les travaux en 1963. Ces sommes ont été versées à sa société de garantie en 1965. Pourquoi le National-Canadien ou le gouvernement doit se financer avec l'argent de M. Lucas, je ne sais pas, mais on l'a fait pendant deux ans.

Le président: Monsieur Osler, il serait préférable de laisser M. Allen terminer sa présentation avant de poser des questions.

M. Osler: C'est bon, merci.

Le président: Il ne lui reste que quelques minutes.

M. Allen: Je ne vous retarderai pas, messieurs. Je ne m'attends pas que le Comité nous signe un chèque en blanc si vite, mais j'aimerais beaucoup cela.

M. Baldwin: Nous n'avons pas d'argent.

M. Allen: Nous alléguons certains faits, et je ne m'attends pas que le Comité ou tout autre groupe les accepte sans conteste. Ce que je demande, c'est qu'on nous entende. Il faut qu'on nous donne une audience. Il me semble que le Parlement puisse agir en vertu de la *Loi sur les enquêtes publiques*. Toutefois, si le Comité ne fait pas de recommandations,

[Text]

unless this Committee or somebody makes such a recommendation that we are ever going to get it. And you are not going to hear from the CNR. The CNR may have answers to this. I am a lawyer; I have heard both sides of many cases and sometimes I hear them a little late when I get into court—that is the other side. Be that as it may, gentlemen, these are allegations that exist in which, I think, there is some foundation.

I think this goes wider than just Mr. Lucas, Mr. Hatch, Mr. Rohl, Mr. Ginter, et cetera. It goes a lot further than that. These contracts are very vicious and the natural question every time you discuss one of these contracts with them is, "Why do they sign them? Why do these contractors sign them if they are so bad?" The answer to that is very simple. For the heavy construction industry there is very very little work available in this country unless it is done with the government or a government agency. Most of the contracts that governments put out are very similar to the one put out by the Canadian National Railway; they are loaded in favour of the governmental body. There are exceptions. In the Province of Ontario, for example, they have a regulation that is a part of every contract they issue out of the Department of Highways, where if the nature of the work is changed it is subject to negotiation and they have a Board that settles claims. If the quantity is varied by more than 20 per cent either way it is subject to negotiation and they have a Board to settle claims. That provision may exist in other places, but I do not know of other places; I am just familiar with the Ontario provisions.

Mr. Rohl is in a similar situation. Mr. Rohl's was a clearing job. The contract was let in winter; it was a winter job and Mr. Rohl knew that. He is not complaining about that. There were eight inches of snow on the ground at the time. He started with the equipment he told the CNR he would start with: four machines and thirty men; within three weeks there were four feet of snow and he was slowed down. The weather was 50° to 60° below zero and they were working around the clock. The CNR came in and under the all powerful clause 16 ordered him to put on men and equipment. He ended up with over 100 men and 13 machines. The additional machines he had to get on an hourly rental basis. That, gentlemen, is basically what we are here about. I am prepared to clarify any points I have made. When a man like Lucas has to reimburse the government something like a half million dollars on one contract, I think there is something that smells just a little bit in the State of Denmark.

There is another point. Lucas' job was bid on the basis of 1.3 million cubic yards of dirt to be moved. It was just a straight dirt job; there was no rock and there is no magic in calculating that. It ended up in excess of 2 million cubic yards. Normally that would not hurt a contractor too much, except that a contractor who goes in to do a million cubic yard job

[Interpretation]

nous n'aurons jamais notre audience. Vous ne pourrez pas entendre la version du National-Canadien. Les représentants du National-Canadien auront peut-être des réponses. Je suis avocat; j'ai entendu les deux côtés de bien des causes au cours de ma carrière, parfois je les entends un peu trop tard,—voilà l'autre côté. Mais quoi qu'il en soit, messieurs, ce sont des accusations que nous portons et je pense qu'elles sont bien fondées.

Et je pense que cela va plus loin que le cas de MM. Lucas, Hatch, Rohl, Ginter, etc. Bien plus loin. Ces contrats sont très dangereux, et chaque fois qu'on les discute on se demande toujours pourquoi les entrepreneurs les signent, s'ils sont si mauvais? La réponse est simplement ceci: dans l'industrie de la construction lourde, il y a très peu de travail dans notre pays, sauf pour ce qui est des contrats du gouvernement et de ses organismes. La plupart des contrats du gouvernement ressemblent beaucoup à ceux du National-Canadien. Ils sont tous très favorables au gouvernement. Mais il y a des exceptions. Dans la province de l'Ontario, par exemple, il existe un règlement pour chaque contrat adjudgé par le ministère de la Voirie. Si la nature des travaux change, cela fait l'objet de négociations et il existe un conseil qui étudie les réclamations. Lorsque les quantités varient de 20 p. 100 d'un côté ou de l'autre, il y a des négociations et un conseil qui étudie les réclamations. Je ne sais pas si cela existe ailleurs, mais je sais que cela existe dans la province de l'Ontario.

M. Rohl est dans une situation semblable; c'était un contrat d'hiver et M. Rohl le savait. Il ne s'en plaint pas. Il y avait huit pouces de neige sur le sol, à ce moment-là. Il a commencé avec l'équipement qu'il avait promis au National-Canadien: quatre machines, trente hommes. Après trois semaines, il y avait quatre pieds de neige, et le rythme des travaux a ralenti. La température était de 50° à 60° sous zéro, et on travaillait vingt-quatre heures par jour. Le National-Canadien est intervenu et, en vertu de la toute-puissante clause 16, on a commandé à M. Rohl d'ajouter des hommes et de l'équipement. Finalement, il avait plus de cent hommes, et treize machines. Il a dû louer ces machines supplémentaires à l'heure. C'est là notre cause, et je suis prêt à répondre à toutes les questions que vous pourriez me poser au sujet de ce que je viens de dire. Mais lorsqu'un homme comme M. Lucas doit rembourser au gouvernement un demi-million de dollars pour un contrat, je pense qu'il y a quelque chose qui ne va pas.

Et voici un autre point. Le contrat de M. Lucas comprenait 1.3 million de verges cubes de terre à déplacer. Il n'y avait pas de rochers, ni rien d'autre. Il n'y a rien de magique dans ces calculs. A la fin, il y avait deux millions de verges cubes en trop. Cela nuit pas à l'entrepreneur, en général, sauf que lorsqu'il entreprend de travailler sur une base d'un million

[Texte]

may not be suited and set up to do a two million cubic yard job. As I said in the brief, which I hope you will have the time to read, Lucas would never have bid this job because he was not capable of carrying out a two million cubic yard job and he knew it, and the CNR would never have approved him. All I can suggest is somebody did some very sloppy pre-engineering on that particular aspect of the job. Thank you, Mr. Chairman.

I might say, gentlemen, I will just give you a copy of the Lucas contract, the printed portions are the portions about which we have complained and they are identical in each contract. It is a form that they turn out. There are differences in the nature of the work, the location, et cetera, but those are the only differences.

Mr. Mahoney: Mr. Allen, in addition to the quantities in the contract to which you have referred here presumably are clauses covering the making of claims, arbitration and so on. Could you describe to us what action your clients took within the terms of the contract in order to get remedial action from the railway.

Mr. Allen: Mr. Mahoney, if there are such provisions, I do not know about them.

1000

Mr. Mahoney: Are you aware of any action that any of your clients took to attempt to get satisfaction or extra compensation?

Mr. Allen: No, the Western Surety Company, in the name of Mr. Lucas, took action to get this \$275,000, but nothing followed this, and I can tell you frankly I think it would have been pointless. I have attached to my brief the decision of Mr. Justice Wilson of our Court of Queen's Bench in Manitoba delivered on May 15, 1969, this year in the case of *Corbett Construction v the Canadian National Railway*. I happened to act for Corbett Construction in that case and I do not want to go into it in too much detail because I will be filing a notice of appeal as soon as I return to Winnipeg.

However, let me tell you the facts of that case that are not in dispute. Mr. Justice Wilson found the Canadian National Railway to have been guilty of misrepresentation in the letting of that contract. However, he declined to find them guilty of fraudulent misrepresentation and found that because of these clauses which he referred to as saving clauses and curative clauses that we could not get relief. In that case interestingly enough, the Canadian National Railway engineers went out and surveyed 8.2 miles of railway going up to Chisel Lake, Manitoba to open up a mine. When they got out and looked at their figures they found they had a massive quantity

[Interprétation]

verges cubes de terre, il n'est peut-être pas prêt à travailler sur une base de deux millions de verges cubes. Comme je l'ai dit dans le mémoire, que vous aurez le temps de lire, je l'espère, M. Lucas n'aurait jamais accepté le contrat, parce qu'il n'était pas assez bien équipé pour faire le travail, et il le savait, et le CN ne le lui aurait jamais confié. Tout ce que je peux dire, c'est que les ingénieurs ont fait de très mauvaises prévisions à ce sujet. Merci, monsieur le président.

Je dois dire, messieurs, que je vais faire distribuer des exemplaires du contrat de M. Lucas. Les parties imprimées sont celles dont nous nous sommes plaint, et elles sont semblables dans tous les contrats. Il s'agit d'une formule. Il y a des différences dans la nature des travaux, l'emplacement, etc., mais ce sont les seules.

M. Mahoney: Monsieur Allen, outre les quantités que vous avez mentionnées dans le contrat, et auxquelles vous avez fait allusion, il y a paraît-il des clauses qui portent sur la façon de procéder aux réclamations, sur l'arbitrage, etc. Pourriez-vous nous dire quelles sont les mesures prises pour vos clients dans le cadre de ce contrat, pour obtenir satisfaction de la part du chemin de fer?

M. Allen: Monsieur Mahoney, si des dispositions de ce genre sont prévues, je les ignore.

M. Mahoney: Êtes-vous au courant de mesures quelconques prises par vos clients en vue d'obtenir satisfaction ou une compensation supplémentaire?

M. Allen: Non. Au nom de M. Lucas, la *Western Security Company* a intenté une action pour obtenir ces \$275,000, mais en vain, et franchement je crois que cela aurait été inutile. J'ai annexé à mon mémoire la décision du juge Wilson de la Cour du Banc de la Reine au Manitoba, jugement rendu le 15 mai 1969, dans la cause de la *Corbett Construction* contre le *National-Canadien*. J'ai représenté la *Corbett Construction* dans cette cause et je ne tiens pas à entrer dans les détails de ce cas, parce que je compte interjeter appel sitôt mon retour à Winnipeg.

Mais je vais vous expliquer les faits indiscutables. Le juge a trouvé le National canadien coupable de fausses représentations en signant un tel contrat. Cependant, il a refusé de les reconnaître coupables de représentations frauduleuses, et à cause de ces clauses de sauvegarde il ne pouvait obtenir gain de cause. Ce qui est assez intéressant c'est que les ingénieurs du National canadien ont arpenté une voie de chemin de fer de 8.2 milles allant jusqu'à Chisel Lake, Manitoba pour y ouvrir une mine. En examinant les chiffres, il ont constaté qu'ils avaient des quantités massives de roches et que la construction de la ligne serait trop coûteuse. Une des compagnies minières, la *Hudson Bay Mining*,

[Text]

of rock and it was just going to be too expensive to build. One of the mining companies, I believe it was Hudson Bay Mining, was sharing the cost and they balked at the cost. So it was decided to change it.

Every witness called, including the Canadian National Railway engineers, said that as part of their preliminary survey they not only take a centreline to decide the route of the railway, but they make tests to determine the materials available, so that they can put out the quantities of work and know what is available to build it. Having decided it was going to be too expensive, they decided to change the line, and they changed it by sitting in their offices in the City of Winnipeg. They went out and resurveyed the centreline but they never went out and took their soundings or anything else along those portions of the line that were changed. Yet, in their information to bidders they had the clause that while the quantities were not guaranteed they had been determined during preliminary surveys. It turned out that on rock their guess, or guesstimate, was 100 per cent in error; their guesstimate of other materials was 300 per cent in error.

On the basis of a contract, Mr. Mahoney, in exactly the same terms, the trial judge found that relief could not be given. As I say, I am appealing the case. I hope to be able to convince the Court of Appeal in Manitoba that the learned trial judge erred, but Mr. Mahoney is as aware as I am that it sometimes is not possible. The fact is it is an awesome document; there are no two ways about it.

Mr. Mahoney: Certainly this is something that anybody who has been in the contracting business would agree with. I suppose that intuitive unbalanced bidding is often a salve for the soul in the case of quantities over underrunning but the point is, what did your clients do to exhaust their remedies in the ordinary process of the law and in the ordinary courts before they came to us here asking for some fairly extraordinary attention. I think this is very relevant to us. Just what did your people do to exhaust the remedies available to them in the conventional way?

Mr. Allen: Mr. Mahoney, I can only answer this. I became the solicitor for these gentlemen a week ago today, but they have all had their own solicitors. I have known Mr. Lucas for years as an acquaintance and through conversations I have been aware of the case and what he was trying to do. He advised me that he had been advised by his lawyers that he did not stand a chance if he went to court; that the engineers of the railway have the powers they purported to and did exercise and he would not have been successful. Mr. Hatch, whose lawyer I happen to know—I am not going to name him, but his regular lawyer is a very able man in Manitoba—gave him similar advice. I do know this: they spent every nickel they have to get down here.

[Interpretation]

partageait les coûts et ont reculé. Il a été décidé par conséquent, d'apporter des modifications.

Tous les témoins qui y ont été convoqués, y compris les ingénieurs du National canadien ont déclaré qu'à lors des levés préliminaires, il partent non seulement d'une ligne centrale, mais ils font aussi des tests pour déterminer les matériaux disponibles afin qu'ils puissent prévoir les quantités de travail et savoir ce qu'ils ont de disponible pour construire la ligne. Ayant décidé qu'elle coûterait trop chère, ils ont décidé de changer la ligne, et c'est ce qu'ils ont fait en restant dans leurs bureaux dans la ville de Winnipeg. Ils ont fait un nouveau levé de la ligne, sans faire les sondages nécessaires ou autres travaux le long de ces tronçons de la nouvelle ligne. Cependant, sans les renseignements qu'ils donnent aux adjudicatoires, il avaient une clause qui disait: Bien que les quantités n'étaient pas garanties, elles avaient été déterminées lors de levés préliminaires. Il s'est trouvé que leurs évaluations à propos des roches étaient 100 p. 100 erronées; pour ce qui est des autres matériaux l'erreur était de 300 p. 100.

D'après le contrat, monsieur Mahoney, le juge a constaté qu'il ne pouvait être question de dédommagement. Et, comme je le dis, je compte interjeter appel. J'espère convaincre la Cour d'appel du Manitoba que le juge s'était trompé, mais M. Mahoney sait que ce n'est pas toujours possible. Le fait est que le document est impressionnant: il n'y a aucun doute là-dessus.

M. Mahoney: Tout entrepreneur serait certainement du même avis. Je suppose que l'adjudication intuitive est souvent un baume pour l'âme, mais il s'agit de savoir ce que vos clients ont fait pour épuiser toutes les formalités ordinaires dans le cheminement naturel de la loi et dans les tribunaux avant de venir nous voir et faire appel à notre attention. Cela est très important pour nous. Quelles sont les mesures prises par votre client pour épuiser les formalités classiques?

M. Allen: Monsieur Mahoney, je ne peux répondre qu'à cette question. Ces personnes ont sollicité mes services il y a une semaine, mais ils ont tous eu leurs propres avocats. Je connais M. Lucas depuis des années et au cours des conversations que j'ai eues avec lui, j'ai pu connaître les détails de la cause et ce qu'il essayait d'entreprendre. Selon ses dires, ses avocats lui ont dit qu'il n'avait aucune chance en allant devant les tribunaux; que les ingénieurs des chemins de fer avaient des pouvoirs spéciaux qu'ils pouvaient exercer et qu'il n'aurait pas réussi à obtenir satisfaction. L'avocat M. Hatch est un homme très compétent au Manitoba et il lui a donné le même conseil. Je sais une chose: ils ont dépensé tout ce qu'ils avaient pour pouvoir venir ici.

[Texte]

Mr. Mahoney: Are you aware whether or not Lucas Construction Limited executed a release in the full and final settlement of all outstanding claims...

Mr. Allen: I do not believe so. There is a letter executed by Mr. Lucas that I do not consider to be a release, and I do not know of any others.

Mr. Mahoney: I see. Are you in a position to table that document?

Mr. Allen: Mr. Lucas, can you find the letter that you signed when Western Surety wanted to settle the matter?

Mr. Allmand: Mr. Chairman, I think it would be proper if the witnesses came up in front with their attorney because it is too difficult for them to operate this way.

Mr. Allen: Thank you. Could you come up Mr. Hatch, Mr. Lucas and Mr. Rohl?

... might say, Mr. Mahoney—and Mr. Lucas has explained this to me before—that he was forced by threats of bankruptcy and the like to sign what he signed.

Mr. Mahoney: Perhaps we can have the document tabled.

Mr. Allen: Yes; we have no intention of hiding it, sir. As a matter of fact, this is why I really feel there should be an inquiry. I do not expect this Committee to take everything we say as gospel. You would not, naturally.

The Chairman: Perhaps we could go on to another question while Mr. Lucas is looking for his document.

Mr. Mahoney: Through their counsel, or directly if they prefer, I think each of these three gentlemen should very briefly tell the Committee what actions they did take. I certainly accept the injury and the bad luck, or whatever it may be, but I think we are entitled, as a Committee, to know what other actions they have taken to gain relief prior to appearing here. I suppose this is a question for each of them individually, and I will put it that way.

Mr. Allen: Mr. Hatch, would you like to address the Committee now?

Mr. H. C. Hatch (President, Hatch Construction Limited): I represent Hatch Construction Limited, as President of the company. We bid on Numbers 3 and 6 on the Great Slave Lake Line in Northern Alberta.

... our tender was accepted on February 19, 1962, and we were notified as being low bidder, or as

[Interprétation]

M. Mahoney: Savez-vous si *Lucas Construction* ont exécuté une remise en règlement final de toutes les réclamations en suspens...

M. Allen: Je ne le crois pas. Il y a une lettre de M. Lucas qui pour moi ne le libère pas et je ne sais pas s'il y en a d'autres.

M. Mahoney: Je vois. Êtes-vous disposé à déposer ce document?

M. Allen: Monsieur Lucas, pouvez-vous trouver la lettre que vous avez signée lorsque *Western Surety* a voulu régler la question?

M. Allmand: Monsieur le président, il faudrait que les témoins viennent s'asseoir en avant avec leurs avocats, ce serait tellement plus commode.

M. Allen: Merci. Monsieur Hatch, monsieur Lucas, monsieur Rohl, voulez-vous passer en avant? Je pourrais dire, monsieur Mahoney, que M. Lucas m'a expliqué avant qu'il a été forcé par des menaces de faillite, etc., ce qu'il a signé.

M. Mahoney: Peut-être pourrions-nous faire déposer ce document.

M. Allen: Oui; nous n'avons aucune intention de le cacher, monsieur. En fait, j'estime qu'on devrait tenir une enquête. Je ne m'attends pas à ce que le Comité accepte nos propos comme le saint évangile. Vous ne le feriez pas, naturellement.

Le président: Nous pouvons peut-être passer à une autre question, pendant que M. Lucas cherche pour ce document.

M. Mahoney: Je crois que, par l'intermédiaire de leur avocat ou de vive voix, chacun de ces messieurs devraient expliquer clairement au Comité quelles mesures ils ont pris. J'accepte qu'il y a eu des dommages causés en vertu de ce contrat, mais nous devons savoir dans le Comité quelles mesures ils ont prises pour obtenir satisfaction avant de se présenter ici. Alors, c'est une question que je pose à chacun d'eux particulièrement.

M. Allen: M. Hatch, aimeriez-vous vous expliquer au Comité?

M. H. C. Hatch (président, Hatch Construction Limited): Je représente *Hatch Construction Limited*. Je suis président de cette compagnie et nous avons participé aux numéros 3 et 6 de la ligne ferroviaire du Grand lac des Esclaves dans le nord de l'Alberta.

Notre offre a été acceptée le 19 février 1962, et nous avons été avertis que nous étions le bas soumission-

[Text]

accepted bidder. In April I signed the contract and was interviewed by Major Charles of Winnipeg. My list of equipment was accepted, and my banking and bonding. From there on I started to move 14 low-bed carloads of equipment into Alberta. Please keep in mind, gentlemen, that my list of equipment was accepted by the railroad to do this job.

We arrived in Alberta in May with our camps and equipment and started to work. It was raining almost every day. We had rain for at least 60 per cent of the time for the first six weeks or two months. After roughly six weeks, the engineer kept pounding me—I will put it that way—on Clause 16, that either I hire equipment or they would bring in equipment. I worked my own equipment in conditions in which I ordinarily would not operate on jobs I had been accustomed to in Manitoba on highway work.

Getting on in July 1962, I was under pressure to hire equipment. The equipment I hired and my own equipment was costing me about four times the original cost on which I had bid for the job. True, the weather had some part in this, but the other part was engineering of dockage for wide grade, which we could not hold in, and which in later years they widened by the hour and paid other sources.

Towards the end of the contract, there was one occasion when we put in a fill of roughly 90-odd feet. The engineers then decided that we needed dirt at the bottom of this fill. This was a problem—to start to build roads down to the bottom of the fill and start up again. It was designed wrongly in the first place. I was not compensated for it.

I do not want to take too much of your time, as the other gentlemen would like to express their opinions. That was the problem with Number 3.

If there are any questions you would like to ask me, I will be glad to reply.

Mr. Mahoney: Mr. Hatch, I would still like to ask the question I asked in the first place. Let us take it as read that you had a miserable job, be it from weather, an arbitrary, unfair engineer, or a combination of a number of circumstances.

Subsequent to the end of that contract and prior to coming here what have you done by way of attempting to get a settlement, or more adequate compensation, from the Canadian National Railway?

Mr. Hatch: I should perhaps finish my story. It will not take me too long. At the end of that contract I lost my banking and my bonding. This is to give you an idea of what happened.

Mr. Ginter of The Ben Ginter Construction Co. Ltd took me on by the hour. You could call it a sub-contract. He financed me and took my equipment on Number 6, and I worked for Mr. Ginter. That is what happened from then on.

[Interpretation]

naire ou le soumissionnaire accepté. J'ai signé le contrat en avril et ai été interviewé par le major Charles de Winnipeg. Ma liste de matériel a été acceptée, les garanties bancaires et les autres cautionnements ont été acceptés. J'ai alors commencé à transporter 14 wagonnets de matériel en Alberta. N'oubliez pas, messieurs, que ma liste de matériel avait été acceptée par le chemin de fer pour faire ce travail.

Nous sommes arrivés en Alberta au mois de mai avec nos camps et notre matériel, et nous avons commencé à travailler. Il a plu pendant au moins 60 p. 100 des temps durant les six premières semaines ou deux mois. Après environ six semaines, l'ingénieur a commencé m'ennuyer, pour m'exprimer ainsi à propos de l'article 16, que je devais louer du matériel ou ils en amèneraient. J'ai exploité mon matériel dans des conditions où je ne l'aurais pas fait habituellement dans les travaux de voirie que j'avais l'habitude de réaliser en Manitoba. Alors, au mois de juillet 1962, on me posait à louer du nouveau matériel. Le matériel que j'ai loué et mon propre matériel me coûtaient environ quatre fois plus que le coût original sur lequel j'avais fait l'offre pour le travail. Il est vrai que la température a aussi été responsable, mais l'autre partie a été l'ingénierie de la fondation d'une montée large, que nous pouvions maintenir en place et qui plus tard a été élargie, une fois nous avons fait intervenir les machines, les ingénieurs à l'heure et payé d'autre façon.

Vers la fin du contrat, à une occasion, nous avons fait le remplissage d'environ 90 pieds. Les ingénieurs ont alors décidé que nous avions besoin de terre au fond du remplissage. C'était un problème que de commencer à construire des routes jusqu'au fond du remplissage et recommencer. Les plans étaient mal faits dès le début. Je n'ai pas été remboursé pour cela.

Je ne veux pas prendre trop de votre temps, parce que les autres messieurs aimeraient exprimer leur opinion. Voilà le problème au numéro 3. S'il y a des questions que vous voulez me poser, je les accueille volontiers.

M. Mahoney: M. Hatch, j'aimerais vous demander, admettons que vous avez eu un contrat un peu difficile dû au climat et à des services techniques défectueux, une combinaison de ces facteurs.

À la fin de l'exécution de ce contrat, qu'avez-vous fait avant de venir ici pour obtenir une satisfaction ou compensation satisfaisante des chemins de fer nationaux?

M. Hatch: Je dois terminer mon histoire, ce ne prendra pas beaucoup de temps. À la fin de ce contrat, j'ai perdu ma garantie bancaire et mon cautionnement. Ceci pour vous expliquer ce qui est arrivé.

M. Ginter de The Ben Ginter Construction Co. engagé à l'heure. Vous pourriez appeler cela un contrat. Il m'a financé et a transporté mon matériel au numéro 6. Voici ce qui est arrivé après.

[Texte]

I have been to lawyers about this, but it takes money to fight a case; and I was told in most cases that I did not have too much of a chance.

Mr. Mahoney: You, or your company did not start any legal proceedings? You did not attempt to get the CNR to make a settlement with you in any way other than by coming to this Committee and appealing for our assistance in obtaining this relief?

Mr. Hatch: That is right. There has been no legal procedure in relation to Number 3. I cannot speak for Mr. Ginter. He will be speaking to you later on.

Mr. Mahoney: I do not think your sub-contract arrangements with Mr. Ginter directly concern the CNR.

Mr. Hatch: No.

Mr. Mahoney: Perhaps we should leave them out.

Mr. Hatch: Yes.

Mr. Mahoney: Having said that, did you ever write the CNR and say, "Look, I took an awful beating on this job. Send me some money"?

Mr. Hatch: No, I did not—not personally.

Mr. Mahoney: You say "not personally". Did you have someone do it?

Mr. Allen: Mr. Lucas has written, and written and written.

Mr. Mahoney: We are dealing with Mr. Hatch now.

1015

Mr. Hatch: No, I did not.

Mr. Mahoney: I do not want to take up too much time, but I feel perhaps we are covering ground that will have to be covered in each of these cases.

Mr. Rohl, your lawyer has very eloquently put the case about the miserable experience you had on the job. Could you perhaps start at the end of the job?

Mr. Allen: Before Mr. Rohl starts, may I ask of Mr. Hatch a question that you asked earlier?

Did you ever sign any releases, Mr. Hatch?

Mr. Hatch: Yes; under pressure, I signed a release on my hold-back. I needed the money and I did sign the release.

[Interprétation]

J'ai été consulté des avocats là-dessus, mais il faut de l'argent pour plaider sa cause; et toutes les causes étaient presque perdues d'avance.

M. Mahoney: Alors, vous, ou votre compagnie, n'avez pas intenté des procédures judiciaires? Vous n'avez pas tenté d'obtenir satisfaction des chemins de fer nationaux, les formalités autre que votre compensation ici.

M. Hatch: C'est exact. Pour le numéro 3, je ne peux pas parler pour M. Ginter, mais il pourra parler en son propre nom plus tard.

M. Mahoney: Je ne crois que votre sous-contrat avec M. Ginter suit l'affaire des chemins de fer nationaux.

M. Hatch: Non.

M. Mahoney: Nous devrions peut-être les exclure?

M. Hatch: Oui.

M. Mahoney: Ceci dit, avez-vous jamais écrit au National-Canadien pour leur dire: «Écoutez, j'ai perdu ma chemise avec ce contrat. Envoyez-moi de l'argent»?

M. Hatch: Non, je ne l'ai pas fait personnellement.

M. Mahoney: Vous dites «pas personnellement». Est-ce que quelqu'un d'autre l'a fait?

M. Allen: M. Lucas a écrit plus d'une fois.

M. Mahoney: Nous avons affaire à M. Hatch en ce moment.

M. Hatch: Non, je ne l'ai pas fait.

M. Mahoney: Je ne voudrais pas prendre trop du temps du Comité, mais je crois que ce sont des questions qui méritent de l'approfondissement dans chacun de ces cas.

Je veux demander à M. Rohl, votre avocat a expliqué le cas avec beaucoup d'éloquence, l'expérience déplorable que vous avez eue dans ce contrat. Pouvez-vous peut-être commencer à la fin des travaux?

M. Allen: Avant que M. Rohl commence, puis-je demander à M. Hatch la question que vous avez posée auparavant.

Avez-vous signé des quittances, monsieur Hatch?

M. Hatch: Oui; Je l'ai fait sous pression. J'avais besoin d'argent et j'ai envoyé un avis de renoncement.

[Text]

Mr. Mahoney: This was to the CNR and not to Ginter?

Mr. Hatch: The CNR; this had to do with Number 3 section.

The Chairman: Mr. Rohl?

Mr. Rohl: What is it you wish . . . ?

Mr. Mahoney: Basically, what did you do? Following that time, you knew you were in trouble with the contract presumably—at the end of it. Did you ever contact the railway? Did you ever try to get more money out of them? Did you ever sue them?

Mr. Rohl: No, I did not. I was told that there was not too much chance even in trying to get anything, and therefore I did not bother.

Mr. Mahoney: Did you ever sign a release, sir?

Mr. Rohl: A release?

Mr. Mahoney: To the railway, yes?

Mr. Rohl: At the end of the job, yes.

Mr. Mahoney: To get your final payment?

Mr. Rohl: Yes; to get my final payment.

But I would like to point out one specific item on this. There was a section at Camp Creek where there were about 2½ to 3 miles of timber involved in a timber lease. The sawmill operator asked me whether he could salvage that lumber. I told him I would have to go to the engineers and get permission. I went to a Mr. Cox and he referred me to the forestry department in Alberta. I went to them, and they told me that it was out of their hands; that it was a CPR-CNR right-of-way and that I would have to get permission from them.

That was about, I would say, 2½ to 3 miles from there. This sawmill operator was going to clean this section up for me at no cost to me, for the privilege of being able to salvage this lumber. I estimate that there were about 3 to 4 million feet of lumber in this section.

I went to the CNR to get permission, and Mr. Cox said he would have to go to the head office in Montreal to give me permission to salvage this lumber. It took about two months for them to send word back to me—after the red tape was all unwound—and give me permission to go ahead and salvage this lumber.

Clause 16 forced me to keep on working on this section. I had it all knocked down with a bulldozer by this time. When the order came that I could salvage this lumber, the operator of the mill said that he could not get in there to do anything more about it; that the

[Interpretation]

M. Mahoney: Aux chemins de fer nationaux et non Ginter?

M. Hatch: Au National-Canadien; c'était pour la section numéro 3.

Le président: Monsieur Rohl?

M. Rohl: Qu'est-ce que vous voulez . . .

M. Mahoney: Fondamentalement, qu'est-ce que vous avez fait? Après tout ce temps, vous saviez que vous étiez dans le pétrin avec ce contrat. Avez-vous eu des relations avec les compagnies de chemins de fer? Avez-vous essayé de leur demander de l'argent? L'avez-vous poursuivi en justice?

M. Rohl: Non, je ne l'ai pas fait. On m'a dit que la cause était presque perdue d'avance; je ne m'en suis donc pas occupé.

M. Mahoney: Avez-vous déjà signé un reçu?

M. Rohl: Un reçu?

M. Mahoney: A la compagnie de chemin de fer, oui.

M. Rohl: A la fin du travail, oui.

M. Mahoney: Pour obtenir le dernier versement?

M. Rohl: Oui, pour obtenir le dernier versement.

Je tiens à signaler une question particulière. Il y avait un endroit à Camp Creek où 2½ ou 3 milles de bois étaient soumis à une concession forestière. Le directeur de la scierie m'a demandé s'il pouvait récupérer ce bois. J'ai dit que je devrais aller consulter les ingénieurs pour obtenir la permission. J'ai rencontré Mr. Cox qui m'a renvoyé au ministère des Forêts de l'Alberta. Je les ai rencontrés et il m'ont dit que n'était pas de leur ressort; c'était le domaine CPR-CNR et qu'ils devraient me donner la permission.

Il était situé à environ 2½ ou 3 milles de là. Le dirigeant de la scierie était prêt à me laisser cette parcelle sans aucun frais et en me permettant de récupérer le bois. Je crois qu'il y avait trois à quatre millions de pieds de planches sur ce terrain. Je suis allé demander la permission au CNR et M. Cox m'a dit qu'il devait aller au bureau central de Montréal pour me permettre de récupérer ce bois. Ils ont mis après deux mois à m'aviser et s'occuper de la paperasse. L'article 16 du contrat forçait à continuer de travailler à ce terrain. Les arbres avaient alors été abattus à l'aide d'un bulldozer. Le fait que j'eus la permission de couper ce bois, le directeur de la scierie m'a dit qu'il ne pouvait rien faire de plus que le terrain était devenu si mou qu'il ne pouvait se servir du matériel. J'ai dû transporter quelques membres de mon personnel et des wagons pour pouvoir l'y amener. Ils sont restés embourbés et ont dû continuer leur route à pied. Cela m'a coûté

[texte]

ound was so soft that he could not get in there with the equipment. I had to transport some of my personnel with teams and wagons to get him in. When they got stuck they had to walk the rest of the way. That section cost me \$52,000 out of my pocket. They could have saved that for me if any attempt had been made.

Mr. Nesbitt: I have a very brief supplementary question, Mr. Mahoney. I will address it to counsel. Are there any procedures for legal aid in the Province of Manitoba or the Province of Alberta such as there are in the Province of Ontario?

Mr. Allen: I will let Mr. Mahoney answer for Alberta. In the Province of Manitoba there are procedures, but I doubt very much if they would be applied in a case of this type. I do not think they could.

I have no compunction about telling you, gentlemen, that I am down here because I am a friend of Mr. Lucas. It is that simple.

1020

Mr. Mahoney: Might we ask the Clerk to have these letters copied and have them appended to the record?

Mr. Lucas: Do you want them all, sir?

Mr. Mahoney: Frankly, I do not think the last one is relevant.

Mr. Nesbitt: Mr. Mahoney, what is the situation in the Province of Alberta?

Mr. Mahoney: There is legal aid now. I would seriously question whether there was at that time. This was about the time legal aid was becoming a fashionable thing. Again, I would seriously question whether in a case of this magnitude the needy litigants committee would look very long at it.

Mr. Nesbitt: I think that point should be cleared up.

Mr. Allen: I do not think they get it in Manitoba. There was a lawsuit in this case it would probably have to be in Alberta. I do not think they get it.

Mr. Mahoney: Could Mr. Lucas describe to us the various steps he took to try to obtain justice from the Canadian National Railway before he finally ended up here?

Mr. John Lucas (Lucas Construction Limited): In June of 1963 the CNR stopped giving me estimates. I was behind with my work. They have told the story about bringing in all the equipment. I had to go to my bonding company to get enough money to finish my job, and this I did. I went to the bonding

[Interprétation]

\$52,600. Ils auraient pu m'épargner cet argent s'ils avaient voulu.

M. Nesbitt: J'ai une autre question très brève, monsieur Mahoney. Je la pose au conseil. A-t-on demandé une aide judiciaire au Manitoba ou à l'Alberta comme on l'a demandé à l'Ontario?

M. Allen: Je laisserai monsieur Mahoney répondre en ce qui touche l'Alberta. Au Manitoba, on a pris des mesures mais je doute vraiment que cela s'appliquerait à ce genre de chose. Je ne crois pas qu'ils l'accorderaient. Je n'ai aucun remords à vous dire messieurs que je suis ici parce que je suis un ami de M. Lucas; c'est tout.

M. Mahoney: Le secrétaire pourrait peut-être faire copier ces lettres et les placer en appendice au compte rendu.

M. Lucas: Vous les voulez toutes, monsieur?

M. Mahoney: Sincèrement, je ne crois pas que la dernière se rapporte à la question.

M. Nesbitt: Monsieur Mahoney, que se passe-t-il en Alberta?

M. Mahoney: On reçoit maintenant une assistance judiciaire. Je me demande sérieusement si l'on en recevait à l'époque. Il était temps que l'assistance judiciaire devienne populaire. Je me demande vraiment si dans un cas d'une telle importance les comités en litige les étudieront longtemps.

M. Nesbitt: Je crois qu'il faudra résoudre ce problème.

M. Allen: Je ne pense pas que l'on ait obtenu du Manitoba. S'il y avait eu des poursuites judiciaires, on l'aurait obtenu en Alberta mais, je ne le crois pas.

M. Mahoney: Monsieur Lucas pourrait-il nous décrire les diverses mesures qu'il a prises pour faire valoir ses droits à la compagnie de chemins de fer CN avant d'en venir ici.

M. John Lucas (Lucas Construction Limited): En juin 1963, le CNR a cessé de me rendre compte de ses prévisions budgétaires. Mon travail était retardé. Ils m'ont seulement demandé de faire venir le matériel. J'ai dû aller à la compagnie de sûreté pour obtenir assez d'argent afin de finir mon travail. Je suis allé à la

[Text]

company, left my machinery there and went and worked for the bonding company.

On August 1, our friend Mr. Cox decided he did not want Lucas around there any more, because I was "bucking" the idea of bringing machinery from Calgary and Edmonton and drawing them in there to stand alongside our own in the rain with only two miles more to be done. He gave the bonding company no alternative but to kick Lucas out. They gave me 24 hours, and I disappeared.

I left my machinery there. Then my bonding company took over everything. I signed over all my stuff to the bonding company—what was coming and everything else—and they talked back and forth, the CNR and the bonding company and myself included.

In July of 1965 the CNR and the bonding company came to some arrangement somehow and they came back with a letter to me to the effect that they were going to get \$257,000 if I would sign off. I hesitated to sign off, and in about three or four days they gave me 24 hours to make up my mind. If I did not, they were going to put me into bankruptcy.

They talked very sweet and nice to me. If I signed this off they would stick around and see that I got some money.

In the meantime a group of us had gone up to Edmonton to a meeting with a Mr. Hardy of the CNR. He told me very plainly: "Mr. Lucas, all I can do for you is get you the money you have coming—your holdbacks and everything. I can get that straightened out for you, but for anything other than that I cannot do anything for you." That is where the \$257,000 came from, which was held back from work done in 1962 and 1963 in extras, and so on.

The bonding company got it, and it cleaned me up with the bonding company. They then turned back all my papers and stuff which—at that time the finance companies and everything else—machinery, and so on—had gone; I had no bonding, no bank account, nothing. Therefore, I was left like that.

I did not go ahead with any legal steps at all. I tried prying around, and I went to some of my friends. They advised me to come down here and see what could be done. That is the story of it.

I came down here two years ago and started doing a bit of prying around. This is my sixth trip down here. I figure if I cannot get some justice from you gentlemen then I guess there is none coming to me. There is no good going to courts, and so on. I do not have the money to go to courts.

Mr. Mahoney: I have three or four questions arising out of this testimony, and then I will abandon the floor, Mr. Chairman.

First, you mentioned a Mr. Cox. I understood from Mr. Allen's presentation that a Major Charles was the engineer. Is this correct?

[Interpretation]

compagnie de sûreté, j'ai laissé là mon matériel et me suis mis à travailler pour cette compagnie. Le premier août, mon ami, monsieur Cox a décidé que je ne voulais plus des services de Lucas parce que je m'opposais à l'idée de transporter du matériel de Calgary et d'Edmonton et le laisser là sous la pluie, alors qu'il n'y a plus que deux milles à faire. La compagnie de sûreté n'avait rien d'autre à faire que de renvoyer Lucas. Ils m'ont donné 24 heures pour déguerpir.

J'ai laissé là mon matériel. Puis la compagnie de sûreté a tout saisi. J'ai remis mon personnel et mon matériel à la compagnie de sûreté, ils m'ont répondu ainsi qu'à la compagnie CNR et à la compagnie de sûreté.

En juillet 1965, le CNR et la compagnie de sûreté ont conclu une entente quelconque où ils sont revenus avec une lettre qui m'expliquait qu'ils obtiendraient \$257,000 si je signais le document. J'ai hésité à signer et trois ou quatre jours après ils m'ont donné 24 heures pour me décider. Si je ne le faisais pas, ils m'auraient mis en faillite.

Ils m'ont parlé très gentiment. Si je le signais, ils m'auraient donné ce que j'obtiens de l'argent.

Pendant ce temps, des membres de notre groupe étaient allés à Edmonton pour rencontrer M. Hardy du CNR. Il m'a dit tout simplement: «Monsieur Lucas, tout ce que je peux faire pour vous c'est d'obtenir l'argent qui nous vient des obstacles. J'arrangerai tout pour vous, mais pour les autres formalités, je ne peux rien faire.» Voilà d'où venait les \$257,000; il venait du travail effectué en 1962, 1963 et du travail supplémentaire, etc. La compagnie de sûreté avait l'argent et l'avait enlevé. Ils m'ont renvoyé tous mes papiers, mes documents et, à ce moment-là les sociétés de prêt et le matériel avaient disparu; je n'avais pas de garanties, de compte de banque, rien. Ils m'avaient donc laissé comme cela.

Je n'ai jamais intenté de poursuites judiciaires. J'ai demandé conseil à gauche et à droite; des amis m'ont demandé de venir ici pour voir ce que vous pouvez faire. Voilà mon histoire.

Je suis venu, il y a deux ans et j'ai commencé à demander conseil. C'est mon sixième voyage à Ottawa. Je m'imagine si je ne peux obtenir une certaine justice ici; il ne me reste plus aucun recours. Il n'y a aucune raison de comparaître devant les tribunaux, de toute façon, je n'ai pas l'argent.

M. Mahoney: J'ai trois ou quatre questions à poser à propos de votre témoignage puis je laisserai la parole à d'autres.

Tout d'abord, vous avez parlé de M. Cox. Je comprends d'après l'exposé de M. Allen que le commandant Charles était l'ingénieur. Est-ce exact?

[Texte]

Mr. Allen: That, sir, was when . . .

Mr. Mahoney: Could you perhaps identify Cox and Major Charles.

Mr. Allen: I told you about the Corbett case. Major Charles was the engineer involved there, sir. Mr. Cox, I understand, was the resident engineer on the Great Slave job.

Mr. Lucas: And Mr. English was over Mr. Cox. This Major Charles is an elderly fellow who comes from Winnipeg. He has been in charge of all railroad jobs, I understand, even away down south.

1025

Mr. Mahoney: Did the threat to put you or your firm in bankruptcy emanate from the CNR or from the bonding company?

Mr. Lucas: That came from my bonding company, Western Surety.

Mr. Mahoney: There is no suggestion that the CNR made any such threat to you?

Mr. Lucas: No; they just wanted a clearance from me and I signed this paper. The cheque was to be paid out to Lucas Construction and the CNR. I do not know. I did not sign the cheque, so I do not know whether it ever got back to them or not. But they have always been happy since, and they do not talk to me.

Mr. Mahoney: You say you took no legal steps. Was the action in the Supreme Court in Edmonton in your name started by the bonding company?

Mr. Lucas: That is right, yes; it was started by the bonding company.

Mr. Mahoney: You were not an active . . .

Mr. Lucas: No, I was not. I had done everything I possibly could to try to help out the bonding company so that we could get some money out of it. Because I figured if I could get them cleaned up at least I might get a few dollars out of it. There was \$50,000 coming in the fall of 1964. If I had got that, and the \$275,000 at the end of 1963 when I finished my job, I could have staggered through it and been in business today because the bonding company and the bank would have gone along with me, but the CNR takes the attitude of just cutting off your pay. That is all. When they do that you are in a bad position.

Mr. Mahoney: I have a final question, Mr. Lucas. I think I got the impression from what you said that

[Interprétation]

M. Allen: C'était lorsque . . .

M. Mahoney: Pouvez-vous identifier M. Cox et le commandant Charles?

M. Allen: Je vous ai parlé de Corbett. Le commandant Charles était l'ingénieur en cause. M. Cox, je crois, était ingénieur en résidence pour le travail au Grand Lac des Esclaves.

M. Lucas: Monsieur English s'occupait de M. Cox. Ce commandant Charles est un homme d'un certain âge qui vient de Winnipeg. Il s'est occupé de tous les travaux du chemin de fer, je crois, même ceux du sud.

M. Mahoney: La menace de faillite qui planait sur vous et votre firme venait-elle du CNR ou de la compagnie de sûreté?

M. Lucas: Elle venait de la compagnie de sûreté, Western Surety.

M. Mahoney: Le CNR ne vous menaçait aucunement?

M. Lucas: Non, Il ne voulait qu'une compensation, et j'ai signé le document. Le chèque devait être fait à l'ordre de *Lucas Construction* et de CNR. Je ne sais pas. Je n'ai pas signé ce chèque; je ne sais donc pas s'ils ont reçu l'argent. Depuis lors, ils sont heureux et je ne leur en ai jamais parlé.

M. Mahoney: Vous dites que vous n'avez pas intenté de procédures judiciaires. La poursuite judiciaire intentée en votre nom venait-elle de la compagnie de sûreté?

M. Lucas: C'est exact, oui. Elle venait de la compagnie de sûreté.

M. Mahoney: Vous n'avez pas participé activement . . .

M. Lucas: Non, J'ai fait tous les efforts possibles pour essayer de conclure une entente avec la compagnie de sûreté pour en obtenir quelques dollars parce que je croyais que si je pouvais tout leur enlever, je pourrais en tirer quelques dollars. Il y avait \$150,000 qui devaient être versés à l'automne 1964. Si j'obtenais cela et les \$275,000 à la fin de 1963, en finissant le travail, j'aurais pu m'en sortir et notre entreprise existerait toujours, car la compagnie de garantie et la banque m'auraient appuyé, mais le National Canadien ne fait que réduire votre salaire et lorsqu'ils le font vous êtes en mauvaise posture.

M. Mahoney: J'ai une dernière question, monsieur Lucas. J'ai conclu de vos paroles que M. Hardy était

[Text]

Dr. Hardy was an employee of the CNR now. In fact he is Dean of the Faculty of Engineering at the University of Alberta in Edmonton and had been retained by the CNR. Is that right?

Mr. Lucas: That is right.

Mr. Mahoney: He is not a full-time employee.

Mr. Lucas: No, he is not full-time. He was brought in for a round table talk with the bonding company and they took me along for the ride.

Mr. Mahoney: Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Trudel: Mr. Chairman, may I ask a supplementary?

The Chairman: A supplementary?

Mr. Trudel: Yes. Mr. Lucas mentioned an amount of \$250,000?

Mr. Lucas: The cheque was \$257,000.

Mr. Trudel: Could you tell us, Mr. Lucas, if this was over the original amount included in the contract, or was this part of the original contract?

Mr. Lucas: This was part of the original, to the best of my knowledge. The rest of it was for extras and hold back money. They hold 10 per cent back on you and the rest was for extras that had been picked up.

Mr. Trudel: If I may have one more supplementary, Mr. Chairman, would you tell us, Mr. Lucas, what was the entire amount paid during and after this contract to your firm? Do you have these figures?

Mr. Lucas: It was \$712,000, anyway. I know that.

Mr. Trudel: Was this the amount of the original contract?

Mr. Lucas: No, that was the amount that I got.

Mr. Trudel: "That you got". What was the amount of the...?

Mr. Lucas: \$535,000 was the original contract.

Mr. Trudel: And you got \$712,000?

Mr. Lucas: Yes.

Mr. Trudel: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Horner.

[Interpretation]

un employé du National Canadien. Au fait, il est doyen de la faculté de Génie de l'Université de l'Alberta à Edmonton et le CN s'assure de ses services. Est-ce exact?

M. Lucas: Oui.

M. Mahoney: Il n'est pas un employé à plein temps.

M. Lucas: Non. On l'a amené pour participer à une table ronde avec la compagnie de garantie et je suis venu avec lui.

M. Mahoney: Merci, monsieur le président.

M. Trudel: Pourrais-je ajouter une question?

Le président: Une question supplémentaire?

M. Trudel: Oui, M. Lucas a mentionné un montant de \$250,000.

M. Lucas: Le chèque était de \$257,000.

M. Trudel: Pouvez-vous nous dire si cela dépassait le montant initial inclus dans le contrat ou si ça faisait partie du contrat initial?

M. Lucas: A ma connaissance, ça faisait partie du contrat. Le reste du montant allait aux dépenses supplémentaires et les retenues d'argent. Ils retiennent 10% et le reste était pour les dépenses supplémentaires qui se présentaient.

M. Trudel: Une dernière question supplémentaire, monsieur le président. Pouvez-vous nous dire, monsieur Lucas, quel était le montant global versé à votre compagnie pendant et après la durée du contrat? Avez-vous les chiffres?

M. Lucas: C'était \$712,000.

M. Trudel: Était-ce le montant du contrat initial?

M. Lucas: Non, c'est le montant que j'ai obtenu.

M. Trudel: «Que vous avez obtenu». Quel était le montant de...?

M. Lucas: Le contrat initial était de \$535,000.

M. Trudel: Et vous avez retiré \$712,000.

M. Lucas: Oui.

M. Trudel: Merci, monsieur le président.

Le président: Monsieur Horner.

[texte]

Mr. Horner: Of the \$712,000 was the \$485,000 out of that or on top of that?

Mr. Lucas: Out of that.

Mr. Horner: "Out of that".

Mr. Lucas: Out of that.

Mr. Horner: It left you a net of something . . .

Mr. Lucas: That is what Western Surety paid out for rentals on machinery.

Mr. Horner: That should net something like 00,000.

Mr. Lucas: That is right.

Mr. Horner: And the original contract was \$5 million?

Mr. Lucas: Five hundred.

Mr. Horner: Five hundred? Mr. Lucas, on page 13 of your brief which we have before us in any case, whether it is yours or your counsel's, in the middle paragraph you note quite clearly that you indicated in your bidding the length of time in which you proposed to do the certain work, and you received no objection at the time of the acceptance of your contract from the CNR. You specified in your bid when you proposed to do it, the time you proposed to do it and the manner in which it would be done. They accepted that contract and those conditions. If the engineers came along and said you cannot start work until June 15, what argument could they give you if you said that you specified in your contract that it was proposed to begin stripping earlier than that? What could they say? Who was breaking the contract?

1030

Mr. Lucas: The engineers would just tell you to read your clause 2. As in any other job I had as superintendent. We went up and down this job before we bid it. We had five big rubber machines and a lot of other large stuff. There was a large fill at Mile 110 where we intended to put our rubber crawlers and draglines the opposite way in order to do our work. When we got up there we had to stop. We could not use our rubber at Mile 84 at all because there was only a foot or 18 inches of fill and it rained every day. You could not use rubber in there, whatever in the wide world, so it sat around in there for almost two months. We could not have been down there working on these three fills.

Mr. Horner: I am no lawyer, but I have sat around and watched these lawyers, and I heard in another

[Interprétation]

M. Horner: Le \$485,000 est-il tiré du \$712,000 ou était-il indépendant de cette somme.

M. Lucas: Tiré de cette somme.

M. Horner: «Tiré de cette somme».

M. Lucas: Tiré de cette somme.

M. Horner: Il nous restait une somme nette . . .

M. Lucas: C'est ce que la Western Surety a versé pour la location du matériel.

M. Horner: La somme net s'élevait à \$300,000.

M. Lucas: C'est exact.

M. Horner: Le contrat initial était de \$5 millions?

M. Lucas: Cinq cent.

M. Horner: Cinq cent? Monsieur Lucas, à la page 13 du mémoire, que nous avons en main et qui est le nôtre ou celui du Conseil vous avez dit au milieu du paragraphe que dans votre soumission vous avez précisé le temps que vous mettriez à exécuter certains travaux et le CNR ne s'est pas objecté au moment de la signature du contrat. Vous avez mentionné dans votre soumission le montant, la durée et la façon de faire le travail. Ils acceptèrent le contrat dans ces conditions. Si les ingénieurs viennent à vous en disant que vous ne pouvez commencer les travaux avant le 15 juin, que peuvent-ils vous dire si vous dites que dans votre contrat il a été décidé de commencer le défrichement plus tôt? Que peuvent-ils dire? Qui viole le contrat?

M. Lucas: Les ingénieurs nous diront simplement de lire l'article 2. Comme dans tout autre travail, j'avais un surveillant. Nous avons tout examiné avant de présenter la soumission. Nous avions cinq machines à pneus et d'autre matériel d'équipement. Il y avait un grand remblai à la borne 110 où nous avions l'intention d'utiliser des tracteurs à chenille et des pelles mécaniques de l'autre côté pour faire les travaux. Lorsque nous sommes arrivés là, nous avons dû arrêter. Nous ne pouvions utiliser le matériel à pneus à la borne 84 parce qu'il y avait un remblai d'un pied ou de 18 pouces et qu'il avait plu tous les jours. On ne pouvait utiliser du matériel pneumatique quel qu'il soit, il est alors resté là pendant deux mois. Nous aurions pu alors travailler dans ces trois remblais.

M. Horner: Je ne suis pas avocat, mais j'ai surveillé les avocats et j'ai entendu dire à la réunion d'hier soir

[Text]

meeting last evening a legal counsel of some fair renown in this House suggest that in certain cases the law can be bent. However, in studying the middle of page 13, and particularly the second paragraph or the first full paragraph on page 17 I do not think in your case the law would have had to have been bent. I am not a lawyer, but if I were one I would like to have the opportunity to defend you because 17 specifically sets out that the CNR boasted of making \$11 million savings in finishing the schedule 18 months ahead of time.

An hon. Member: That is right.

Mr. Horner: You specified the manner, and the time in which the work would be done in your original bid.

It appears pretty obvious to me that the CNR abused and put you under extra duress for no real reason, because they finished out \$11 million ahead of their original estimate and 18 months on time. Therefore, in my estimation you have a pretty obvious case and you have certainly a very good one to be heard before a court. I am sorry that you did not find the capital or the legal counsel prepared to defend you, because I would not agree for one minute that it should be anybody who would fall within the category of legal aid. I think it should be the best renowned counsel. Mr. Mahoney suggests that I am casting some aspersions on the legal profession.

As I understand it, the new lawyers take over the legal aid cases. I do not think that you should have any young lawyer who has just graduated from law school, no matter how brilliant he might be. I think you should have the best and the highest paid counsel available because you have a very, very good case. Prima facie, it might be a case against the type of contract which the CNR has been doing; however, you have a very good case. Mr. Allen I do not think you are asking for too much. All you are asking for is an inquiry.

Mr. Mahoney: On a point of order, I rather think that Mr. Horner ought not to be casting the aspersions at the legal aid area. I happen to be acquainted with the fact that a lawyer in the Province of Alberta who is currently the President of the Canadian Bar Association and an eminent member of Mr. Horner's own party has been known to take legal aid cases.

Mr. Horner: The person he is referring to is closer than that to me. He is a cousin of mine.

Mr. Allen: Talk it over in the kitchen.

Mr. Horner: That does not worry me at all. In fact, if he were to take your case I would highly recommend him to you, but let us not be led astray by any odd remarks that Mr. Mahoney might make. He took up a lot of time on the question.

[Interpretation]

par un Conseil de grande renommée à la Chambre dans certains cas on peut détourner la loi. Je ne pense pas que dans ce cas on doive détourner la loi après avoir étudié le milieu de la page 13, surtout le deuxième paragraphe et le dernier paragraphe de la page 17. Je ne suis pas avocat mais si je l'étais, j'aurais pouvoir vous défendre parce qu'à la page 17, National Canadian s'est vanté d'avoir fait \$11 millions d'économie pour avoir fini le travail 18 mois avant temps.

Une voix: C'est exact.

M. Horner: Dans votre soumission initiale, vous avez spécifié la façon et le temps que vous devriez mettre à faire le travail. Il me semble évident que le CNR vous a exploité sans raison parce qu'ils ont épargné \$11 millions et ont terminé le travail 18 mois à l'avance. À mon avis, votre cause est évidente et elle est apte à être jugée devant le tribunal. Je suis désolé que vous n'ayez pas trouvé les capitaux ni les avocats pour vous défendre parce que je ne crois pas que quiconque pourrait profiter de l'assistance judiciaire. Je crois que vous devriez vous intéresser au conseil de meilleure réputation. Monsieur Mahoney. Je crois que je porte atteinte à la profession juridique.

À mon avis, les nouveaux avocats étudient ces cas d'assistance judiciaire. Je ne crois pas que vous devriez choisir un jeune avocat qui vient de terminer ses études peu importe ses aptitudes. Je crois que vous devriez choisir le meilleur conseil possible parce que vous avez une très bonne cause. D'abord, vous avez choisi le genre de contrat que signe le CNR; c'est une très bonne cause. Monsieur Allen, je ne crois pas que vous en demandez trop. Vous demandez simplement qu'on mène une enquête.

M. Mahoney: J'invoque la règle. Je crois que monsieur Horner ne devrait pas jeter le discrédit sur l'assistance judiciaire. Je crois qu'un avocat de l'Alberta qui est Président de l'Association du barreau canadien et membre éminent du parti de M. Horner s'occupe des causes d'aide judiciaire.

M. Horner: Je connais bien la personne dont il parle, c'est mon cousin.

M. Allen: Discutez-en entre vous.

M. Horner: Cela ne m'inquiète pas du tout. De fait, s'il voulait étudier notre cause, je vous le recommanderais, mais ne nous laissons pas entraîner dans des digressions que pourrait faire monsieur Mahoney déjà pris beaucoup de temps à répondre à cette

exte]
want to make my question clear to Mr. Allen. You only asking that this Committee recommend the Governor in Council that an inquiry should be held? Maybe to Mr. Mahoney's surprise, the Railway Act sets out clearly that an inquiry can be held.

Mr. Allen: Either under that or under the official inquiries Act.

Mr. Horner: Or under the official Inquiries Act. This is really all you are asking this Committee to do. You understand that we cannot, as someone said, pay you a lot of money.

Mr. Allen: I realize that. I know that.

Mr. Horner: In the light of the evidence before us we do not know who in this Committee could reject your suggestion. I do not know who could be so foolish as to do that.

035

The Chairman: That is your impression, Mr. Horner. Can you explain your impression to the rest of the Committee?

Mr. Horner: I think that if people would just read the two paragraphs 17 and 13 which I pointed out, if they listened to the evidence which we heard this morning, nobody, I am certain—nobody who is respected by the people and who has some sympathy for the people, or he would not be here at all—can object to the request you are making to this Committee. I do not know who it would be.

Mr. Allen: Thank you, sir.

Mr. Horner: I would like to see.

Mr. Lucas: You asked the question, what has the road to gain? There was only one thing that I could see, and see all down through it, and it is that the engineers were gathering more feathers. This is not the only thing you could possibly get out of it, which was a gain, because I do not think that anything more would be taken out of there in such a short time.

Mr. Horner: I have one further question then, Mr. Hatch.

An hon. Member: You took the blood right out of the country.

Mr. Horner: Mr. Lucas, you suggested somewhere in the brief we have before us that out of 14 contractors, 10 lost substantial amounts of money and 2 perhaps made a little or broke even. Mr. Lucas, had you, Mr. Hatch or Mr. Rohl any previous contractual arrange-

[Interprétation]

tion. Je veux poser clairement ma question à monsieur Allen. Demandez-vous simplement à ce Comité de recommander au gouverneur en conseil de mener une enquête? Peut-être que monsieur Mahoney sera surpris mais la Loi sur les chemins de fer stipule que l'on peut mener une enquête.

M. Allen: Est-ce en vertu de la Loi sur les enquêtes ou en vertu de la Loi sur les chemins de fer?

M. Horner: En vertu de la Loi sur les enquêtes. C'est tout ce que vous demandez au Comité. Vous savez que nous ne pouvons pas, comme quelqu'un l'a dit, nous allouer une forte somme d'argent.

M. Allen: Je comprends cela. Je le sais.

M. Horner: A la suite de votre témoignage, je ne sais quel membre de ce Comité pourrait refuser votre proposition. Personne ne pourrait être assez cruel pour faire cela.

Le président: C'est votre impression, monsieur Horner. Pouvez-vous expliquer cela au Comité?

M. Horner: Je crois que si vous lisiez les aliénas 13 et 17, dont je viens de parler et d'après les témoignages qu'on vient d'entendre, personne, j'en suis certain—qui est représentant du peuple et qui aime le peuple si non il ne serait pas ici—peut, rejeter la proposition faite au Comité. Je ne peux m'imaginer qui cela pourrait être.

M. Allen: Merci, monsieur.

M. Horner: J'aimerais voir.

M. Lucas: Vous avez posé la question suivante: les chemins de fer ont-ils à y gagner? Tout ce que je peux voir c'est que les ingénieurs ajoutaient plus de mérite à leur réalisation. C'est à peu près tout ce que vous pourriez en retirer parce que je ne crois pas que l'on pourrait retirer autant de minerai en si peu de temps.

M. Horner: Monsieur Hatch, j'ai encore une autre question à poser.

Une voix: Vous en avez profité au maximum.

M. Horner: Monsieur Lucas, vous avez mentionné dans le mémoire ici que 12 des 14 entrepreneurs ont perdu des sommes substantielles et que les deux autres n'ont pas fait de profit. Est-ce que M. Hatch, M. Rohl ou vous-mêmes aviez des arrangements contractuels

[Text]

ments with the CNR prior to this Great Slave Lake Railway? Had you done any work prior to that?

Mr. Lucas: I have done a lot of work for the CNR.

Mr. Horner: You have done a lot of work?

Mr. Lucas: Not a lot, but I have done two other jobs for them. One job was half way between Churchill and Le Pas in the middle of the winter and the other one was for both the CNR and the Hydro—they were both mixed in the project—into their salt mines at Maxstone during the middle of the winter.

Mr. Horner: On both of those occasions those contracts were completed and there were no hard feelings on either side?

Mr. Lucas: They were completed and completed on time between you or any one of the other 12 because of happy.

Mr. Horner: In other words, as far as you are aware, there was no previous grudge or animosity built up between you or any one of the other 12 because of previous contracts?

Mr. Lucas: Not that I know of. Apparently Mr. Cox came out of Le Pas before he went up there to gain his rights and he might have thought that because I had done a good job and so forth up in the North he would tame me down because that is about the attitude he took.

Mr. Horner: In other words, you felt he did have a certain amount of . . .

Mr. Lucas: Perhaps I should not have said that because I am not too sure of it, but that is the way he acted. Let us put it that way. I do not think anybody was a friend of his. I think he was just out to get some feathers in his cap and that is what he got.

Mr. Horner: Did he get feathers? Did he get a promotion out of this?

Mr. Lucas: He got a promotion; he is in Major Charles' position now, as far as I can understand. His tongue must have been terribly sore in getting there.

Mr. Horner: Thank you. I have no further questions.

Mr. Osler: I have only three questions. Possibly they were cleared up during our discussion, but the acoustics are pretty poor here and I have been unable to follow the proceedings. Does the CNR include in all its contracts the objectionable clause that you called "vicious"?

[Interpretation]

avec le National-Canadien avant l'établissement de *Great Slave Lake Railway*? Aviez-vous fait d'autres travaux auparavant?

M. Lucas: J'ai entrepris beaucoup de travaux pour National-canadien.

M. Horner: Vous avez fait plusieurs travaux?

M. Lucas: Pas tellement, mais j'ai construit de autres lignes ferroviaires en plein hiver, l'un en Churchill et Le Pas et l'autre était conjointement pour le National canadien et l'Hydro; il s'agissait d'un projet conjoint—et allait jusqu'aux mines de sel à Maxstone.

M. Horner: Et à ces deux occasions, les contrats ont été respectés et tout le monde était satisfait?

M. Lucas: Oui, les travaux ont été terminés à temps, tout le monde était très content.

M. Horner: Autrement dit, à votre connaissance, n'y a eu aucune rancune entre vous et les autres douze à cause des contrats précédents?

M. Lucas: Pas à ma connaissance. Il semble que Mr. Cox est arrivé de Le Pas avant d'aller là pour obtenir ses droits et il a peut-être cru qu'il pouvait me courir les ailes étant donné le bon travail que j'avais fait dans le Nord. C'est l'attitude qu'il prenait.

M. Horner: Autrement dit, d'après vous, il avait une certaine attitude . . .

M. Lucas: Je ne devrais pas dire cela parce que je n'en suis pas sûr, mais c'était sa façon d'agir. Je ne crois pas qu'il avait des amis. Je crois qu'il essayait d'ajouter quelques plumes à ses lauriers, et c'est ainsi qu'il a eu.

M. Horner: A-t-il eu des promotions à cause de cela?

M. Lucas: Il a obtenu une promotion à la suite de cette affaire. Autant que je sache, il a pris la place de Major Charles. Sa langue a dû lui faire mal en arrivant là.

M. Horner: Je n'ai pas d'autres questions. Merci.

M. Osler: J'ai trois questions à poser seulement. Peut-être qu'on a déjà donné ces réponses durant la discussion. L'acoustique est très mauvaise ici et je n'ai pu bien suivre les délibérations. Le national canadien inclut-il dans tous ses contrats la clause contestée que vous appelez incorrecte?

[texte]

Mr. Allen: It is in all CNR contracts that I have read, sir. If you get a chance to look at one of their contracts you will see it is a numbered form.

Mr. Osler: There are other railroads in Canada, though not very many. If you were doing a job for one of them would their contract be similar to the one the CNR uses?

Mr. Allen: I am sorry sir, I cannot in all honesty answer that question. I do not know. I heard Mr. Mahoney comment that the CPR does all its own construction work, but I have no personal knowledge of that matter.

Mr. Osler: The CPR does all their what?

Mr. Mahoney: They do all their own construction and their own contracting.

Mr. Osler: They do all their own construction. Yes, and there is one in Ontario. Well, we might look to that ourselves as to what other forms of contract that would normally be used by the railroads.

Mr. Allen: I should say this that I have had approximately 12 years, experience dealing with construction contracts. I handled them when I was with the provincial government in Manitoba. I advise the Department of Public Works there and also, because of that experience, I have acted for a number of contractors in private practice since I left.

The provincial government in Manitoba has recently changed its contract considerably so I cannot speak of it, but the old one was also pretty oppressive. Indeed, in one case Mr. Justice Samuel Freedman of our Court of Appeal branded the government employees in Manitoba as lacking commercial morality but nevertheless dismissed the case on the basis of the contract. They did not have a clause where the engineer could go in and take over, but they have a very similar clause to Clause 16 where they can give notice.

Now, the CNR is a little more generous here—they give six days' notice. Under the old provincial government contract in Manitoba it was 48 hours, where they could do the same thing under that clause. It is rather common but I do not want to speak for other provinces because, frankly, I do not know.

Mr. Osler: Could you amplify the deal that went on with the bonding company? When you take out a bond, normally the bonding company receives the right to make you repay any losses that they suffer. Is that right?

It would not be under that clause that they got their money, Mr. Lucas?

[Interprétation]

M. Allen: Elle se trouve dans tous les contrats du canadien national que j'ai lus, monsieur. S'il vous arrive de voir un de leurs contrats, vous verrez qu'il s'agit d'une formule numérotée.

M. Osler: Il y a d'autres compagnies de chemins de fer au Canada quoique peu nombreuses. Si vous aviez au travail avec l'une d'elles, leurs contrats seraient-ils similaires à ceux que le CN utilise?

M. Allen: En toute honnêteté, je ne pourrais répondre à cette question. Je ne saurais dire, d'après M. Mahoney, le Pacifique canadien effectue ses propres travaux de construction, mais je ne saurais dire exactement.

M. Osler: Le Pacifique canadien effectue quoi?

M. Mahoney: Ils effectuent tous leurs travaux de construction.

M. Osler: Ils font toute leur propre construction. Oui, et il y en a une dans l'Ontario aussi. Nous pourrions peut-être y voir aussi, nous assurer quel est le genre de formule de contrat que l'on utilise dans les autres compagnies.

M. Allen: J'ai environ 12 années d'expérience qui porte sur les contrats de construction de chemins de fer. Je m'en suis servi lorsque je travaillais pour le gouvernement provincial du Manitoba. J'ai conseillé le ministère des Travaux publics là, et grâce à cette expérience, j'ai représenté un certain nombre d'entrepreneurs dans la pratique privée depuis que j'ai quitté. Au Manitoba, on a beaucoup changé la formule de contrats, par conséquent je ne peux rien vous dire sur le sujet. A vrai dire, lors d'une certaine cause, le juge de la Cour d'appel a accusé les employés du gouvernement de manquer d'intégrité commerciale mais, il a dû rejeter la cause en se basant sur les stipulations du contrat. Il n'y avait aucune clause qui prévoyait que l'ingénieur pourrait se présenter et prendre en charge les travaux, mais il y avait par contre une clause très similaire à la clause n° 16 d'après laquelle ils pouvaient donner un préavis.

A présent le National-Canadien est un peu plus généreux—they donnent un préavis de 6 jours. Sur l'ancien contrat du gouvernement provincial du Manitoba, c'était 48 heures, et ils pouvaient agir de la même façon pour ce qui est de la même clause. C'est très courant, mais je ne voudrais pas parler pour les autres provinces, je ne saurais dire franchement.

M. Osler: Pourriez-vous nous parler de l'accord avec la société de cautionnement? Normalement, la société de cautionnement a le droit d'exiger un remboursement de toutes les pertes qu'elle pourrait subir. Est-ce exact? Mais, ce n'est pas d'après cette clause qu'ils auraient pris votre argent, monsieur Lucas?

[Text]

Mr. Lucas: The bonding company?

Mr. Osler: Yes, a normal bonding contract would require that you make good any losses that they suffer?

Mr. Lucas: That is right.

Mr. Osler: Then we hear of something over and above that which is a letter or something—it is out being photostated now.

Mr. Allen: Mr. Osler, I have not seen the bond or the application for bond in this case, but any performance bonds I have seen in connection with these contracts, you assign . . .

Mr. Osler: Right.

Mr. Allen: . . . the proceeds . . .

Mr. Osler: To the bonding company.

Mr. Allen: . . . of the contract to the bonding company.

Mr. Osler: Right; so why would this extra letter that we hear about . . .

Mr. Allen: This is an authorization by Mr. Lucas permitting him to settle for what the CNR was offering at that stage, which was his holdback for extra work he had done.

Mr. Osler: So that, in effect, nullified any future commitments he might have to the bonding company. Is that right?

Mr. Allen: Right.

Mr. Lucas: So that was the purpose of that letter.

Mr. Osler: All right; thank you. I have one more question.

I do not understand the reference to dockage that Mr. Hatch made, Mr. Chairman. As I understand it, your grade became wider than they wanted. Did that mean that the line subsidied or was the line perfectly useable with the wider grade?

Mr. Hatch: We get paid for barrow pits or cuts as far as the grade is concerned. At a 22-foot top you might have silt and that type of material, and you might go out to a 30 foot top. Well what they did, where we could not keep the dirt in, they cut us. They cut the yardage. In other words, they paid us for a 22-foot top where we had a 28-foot top. Does that explain it.

[Interpretation]

M. Lucas: La société de cautionnement?

M. Osler: Oui. Ordinairement un contrat de cautionnement stipulerait que l'on rembourse toutes pertes que la société pourrait subir?

M. Lucas: C'est juste.

M. Osler: Puis, en surplus, il s'agit également d'une lettre—nous sommes en train d'en faire des photocopies.

M. Allen: Monsieur Osler je n'ai pas vu la demande de cautionnement dans ce cas, mais, toutes les conditions de rendement que j'ai vues en rapport à ces contrats, vous cédez . . .

M. Osler: Bon.

M. Allen: . . . les bénéfices . . .

M. Osler: . . . A la société de cautionnement.

M. Allen: . . . du contrat à la société de cautionnement.

M. Osler: Bon; donc pourquoi cette autre lettre qui est question . . .

M. Allen: Il s'agit d'une autorisation de la part de Mr. Lucas lui permettant d'accepter l'offre du national canadien à ce moment-là, ce qui constituait sa rémunération pour du travail supplémentaire qu'il avait fait.

M. Osler: Ce qui, en fait, annulait tout engagement envers la société de cautionnement. Est-ce exact?

M. Allen: Bon . . .

M. Lucas: C'était le but de la lettre.

M. Osler: Très bien, merci.

Une autre question, monsieur le président. Je ne comprends pas ce que M. Hatch voulait dire par déchets. Si je comprends bien votre rampe était beaucoup plus large qu'il n'était spécifié. Voulez-vous dire que la ligne s'est affaissée, ou était-elle parfaitement utilisable avec votre rampe?

M. Hatch: Pour ce qui est de la rampe, on nous a payés pour les petites fosses ou les déblais. Dans ces endroits il fallait ajouter 30 pieds de terre. Là où nous ne pouvions retenir le poussier, ils nous ont couverts de manœuvres. Autrement dit ils nous payaient pour la largeur de rampe de 22 pieds là où nous avions 30 pieds de large.

[Texte]

Mr. Osler: Your 28-foot top was not the result of subsidence? I mean, if your grade slid outwards because you could not keep it in, does that mean the road-bed surface went down?

Mr. Hatch: No, it does not. It goes down evenly. It is wet dirt—silt—that shrinks. There is more shrinkage in silt than there is, we will say, in good clay, so you cannot keep that dirt in there. It does slide all right, but it does not mean it goes down the centre. You still have the same surface of grade when you are finished only you have a wider grade. The reason I thought out that point is that for five years since we have quit working up there—in fact, I understand they are still doing it—they have been widening their grades out to 28 and 30 feet which they designed at 22 feet.

Mr. Osler: But this problem that you refer to in no way interfered with the roadbed surface—this is what I am getting at. The roadbed surface was useable whether it was 22 feet wide or 26 feet wide or whatever width it was?

Mr. Hatch: That is right.

Mr. Osler: Thank you. That is all I wanted to know.

Mr. Allmand: Mr. Chairman, before I ask my questions, I just want to raise a point of order. I do not think it worth while for us here today to make accusations against the character of certain individuals working with the CNR or otherwise. I do not think it helps the conduct of the hearing. I was disappointed in some of our witnesses.

I do not know Mr. Cox: I have never met him and I have never even heard of him before, but I do not think it helps to say that he was doing this and that because he wanted a promotion.

1045

Statements like that are based on pure speculation and may ruin the character of the man. This is a public hearing. The press is here and I think it is not the sort of thing that we should deal with at this hearing. We should deal with the allegations against the company. We should try to find out what took place in the contracts. I will raise points of order in the future, Mr. Chairman, if you do not rule out that kind of statement.

I do not think we should cast any types of aspersions on the characters of any individuals. We should deal with the facts as they were presented on the contracts and on the work, and I would just like to . . .

Mr. Horner: On a point of order, I did not want to cast any aspersions upon the certain gentleman that

[Interprétation]

M. Osler: Votre surface de 28 pieds n'était pas causée par l'affaissement. Ce que je veux dire c'est que votre rampe s'est affaissée vers l'extérieur, parce que vous ne pouviez la retenir, cela veut-il dire que l'assiette de la rampe s'est affaissée?

M. Hatch: Non, c'est parce qu'il s'agissait de terre mouillée qui se tasse, et elle ne peut pas empêcher le glissement. La surface reste la même. La raison pour laquelle j'ai soulevé c'est que, pendant cinq ans, depuis que nous avons cessé ces travaux, j'ai compris que l'on avait augmenté la largeur de la voie de 28 et à 30 pieds.

M. Osler: Mais le problème dont vous faites allusion n'avait rien à voir avec l'assiette de la rampe—voilà où je veux en venir. L'assiette de la rampe était utilisable, fut-elle large de 22 pieds ou de 26 pieds.

M. Hatch: Vous avez raison.

M. Osler: Merci. C'est tout ce que je voulais savoir.

M. Allmand: Monsieur le président, avant de poser une question, je voudrais invoquer le règlement. Je ne pense pas qu'il vaille la peine ici de porter des accusations contre certaines personnes travaillant pour le National canadien ou autrement. Je ne pense pas que cela nous aide dans nos travaux.

J'ai été déçu par certains de nos témoins, je n'ai jamais rencontré M. Cox. Cela ne nous aide pas de dire que M. Cox a agi de telle ou telle façon parce qu'il voulait une promotion. Des déclarations de ce genre

fondées sur la spéculation peuvent détruire la réputation d'une personne. Il s'agit ici d'une audience publique. La presse est présente et je ne pense pas que c'est le genre de propos que l'on devrait tenir dans cette audience. Nous devrions nous occuper des allégations portées contre la compagnie. Nous devrions essayer de savoir ce qui s'est produit sous les contrats. Monsieur le président, je compte invoquer le Règlement à l'avenir si vous ne rejetez pas ce genre de témoignage.

Personne n'a le droit d'accuser les gens. On peut parler des faits et du contrat et du travail.

M. Horner: J'invoque le Règlement. Je ne voudrais pas jeter le discrédit sur la personne que l'on a men-

[Text]

was mentioned but I did feel that arising out of the evidence we had before us, particularly on page 7, that it is pertinent to the Committee to ascertain if these people had had previous contracts with the CNR and whether or not there was any carry-over of animosity from those contracts into this particular one. All I attempted to find out was whether the engineer received a promotion since the Great Slave Lake line of railway affair and, of course, the answer was they believed he had. That was all. I do not think there was any aspersions cast upon anybody and I think the matter should be just dropped right there. I would agree with Mr. Allmand in that regard.

Mr. Allmand: I would agree with dropping it but the statement was made that all Mr. Cox was interested in doing was feathering his own bed or something to that effect. I just feel, whether he got a promotion or not, we do not know the man, at least I do not know him and to imply that . . .

An hon. Member: It is not acceptable.

Mr. Allmand: . . . the man . . .

The Chairman: I see your point, Mr. Allmand, and it is well taken.

Mr. Nesbitt: It comes under cross-examination.

The Chairman: Yes. I think we should get back to normal questioning. Will you carry on your questions, Mr. Allmand?

Mr. Allmand: Yes, I will but I want to make that clear.

Mr. Lucas: Just one word first, please. Is it all right for the CNR and Mr. Cox to come back and ruin my reputation and my boy's reputation? I have put in 30 years in construction. Is it all right for him to come back and rib me and for me to live like a tramp from now on after losing all my life's earnings? Is that okay and I cannot do anything about him?

Mr. Allmand: Mr. Lucas, the CNR have made no allegations against your reputation, as far as I know, before this Committee or anywhere else. There were some unfortunate circumstances. I think that . . .

The Chairman: Order, please.

Mr. Allmand: If the CNR come before this Committee and make any statement about your character, I will do the same with respect to them as I am doing now with respect to you.

Mr. Lucas: Thank you.

Mr. Allmand: Now, Mr. Chairman, I would like to know, first of all, how many years Mr. Lucas has

[Interpretation]

tionnée, mais d'après moi, à la suite des témoignages que nous avons entendus, en particulier ce qu'il y a à la page 7, le Comité devrait se renseigner pour savoir si ces personnes avaient obtenu des contrats avec le National-Canadien et si l'animosité qui était survenue à la suite de certains autres contrats avait eu de l'influence sur ce contrat. Tout ce que je voulais savoir c'est si l'ingénieur avait reçu une promotion après le contrat du Grand Lac des Esclaves, et on a répondu que l'on croyait bien. C'est tout. Je ne pense pas que l'on a jeté le discrédit sur lui, que ce soit et je crois que l'on devrait laisser tomber la question. Je suis d'accord avec M. Allmand là-dessus.

M. Allmand: Je serais d'accord de la laisser tomber mais on a dit que tout ce qui intéressait M. Cox était d'avoir des promotions. Nous ne connaissons pas cet homme, je ne le connais pas, et on ne peut pas laisser entendre qu'il était intéressé.

Une voix: Ce n'est point acceptable.

M. Allmand: Cet homme . . .

Le président: Vous avez tout à fait raison.

M. Nesbitt: Vous mettez cet homme sur la sellette.

Le président: Oui, je crois que nous devrions reprendre nos questions. Voulez-vous poser vos questions maintenant, monsieur Allmand?

M. Allmand: Oui, mais je veux clarifier ce point.

M. Lucas: Pourrais-je dire quelque chose avant tout s'il-vous-plait? Est-ce juste que le National Canadien et M. Cox reviennent à la charge et ruinent ma réputation et celle de mon fils? J'ai fait de la construction pendant 30 ans. Peut-il ainsi ruiner ma réputation, m'obliger à vivre comme un chemineau après avoir tout perdu. Et ne puis-je rien faire?

M. Allmand: Monsieur Lucas, le National Canadien n'a porté aucune accusation contre vous, n'a pas attaqué votre réputation, ni devant ce Comité, ni ailleurs. Il y a eu des circonstances malheureuses. Je crois que . . .

Le président: A l'ordre.

M. Allmand: Si le National Canadien vient témoigner devant ce Comité et fait des accusations contre vous, je soulèverai le même point d'ordre.

M. Lucas: Merci.

M. Allmand: Monsieur le président, je voudrais savoir tout d'abord depuis combien d'années M. Lu

te]

ried on in the construction business and I would
to have the same information for Mr. Hatch and
Rohl.

r. Lucas: I have been 29 years in construction.

r. Allmand: Mr. Hatch, how many years?

r. Hatch: Nineteen years on my own and three
rs working for another company.

r. Allmand: Mr. Rohl?

r. Rohl: Twenty-five years.

r. Allmand: Mr. Lucas said that in the past he had
several contracts with the CNR and he said that
se contracts had been concluded in a rather satis-
fory way. I would like to ask him if the document
tract was the same as the document contract in
case the same basic form of contract?

r. Lucas: Both my other jobs with the CNR were
bonded and they were an hourly-based job.

r. Allmand: So you did not have any contract with
ause similar to Clause 16 or Clause 2(a).

r. Lucas: No, I had two jobs in 1962 with the CNR
g the same clause, one in Manitoba and one in
erta.

r. Allmand: It did have the same clause?

r. Lucas: Both of them had. They have changed
r plans now in their new. . .

r. Allmand: I want to know if in the previous
tracts they had the same clauses?

r. Lucas: In 1962, when I did both these jobs, they
h had the same clause in them, Clause 16 and
se 2(a).

r. Allen: I think there is a misunderstanding there
In 1962 Mr. Lucas had two contracts with the
N, including the one we are discussing here today,
n they were both in the same form and contained
same clauses. But previous to that it was all hourly
c in which they did not have this form of contract.

r. Allmand: That is what I want to make clear. Mr.
us, in the previous work that you had with the
N, not the work relating to the Great Slave Lake
way, did any of the contracts that you had with
CNR contain clauses similar to Clause 16 or Clause
(?)

[Interprétation]

est dans la construction et je voudrais poser la même
question à M. Hatch et à M. Rohl.

M. Lucas: Vingt-neuf ans.

M. Allmand: Monsieur Hatch, depuis combien
d'années êtes-vous dans la construction?

M. Hatch: Dix-neuf ans à mon propre compte et
trois ans pour une autre compagnie.

M. Allmand: Monsieur Rohl?

M. Rohl: Depuis vingt-cinq ans.

M. Allmand: M. Lucas a déclaré que dans le passé il
avait été quelques fois sous contrat du Canadien
National. Il a dit que ces contrats avaient été accom-
plis de façon satisfaisante. Je voudrais lui demander s'il
avait signé le même document, le même contrat pour
ces autres travaux.

M. Lucas: Pour mes deux autres contrats du Cana-
dien National, il n'y avait pas de cautionnement et le
travail était payé à l'heure.

M. Allmand: Ainsi vous n'avez jamais eu de contrat
comportant une clause semblable à la clause 16 ou
2(a)?

M. Lucas: Non, J'ai fait deux autres contrats comme
celui-là en 1962 pour le Canadien National, l'un au
Manitoba et l'autre en Alberta.

M. Allmand: Comprenant la même clause?

M. Lucas: Oui, les deux contrats comprenaient la
même clause. Ils ont maintenant changé leurs plans
dans leurs nouveaux. . .

M. Allmand: J'aimerais savoir si les anciens contrats
comprenaient les mêmes clauses?

M. Lucas: En 1962, pour les deux contrats il y avait
la même clause, la clause 16 et la clause 2(a).

M. Allen: Je crois qu'il y a un malentendu. En 1962
M. Lucas a passé deux contrats avec le Canadien
National, y compris celui dont nous parlons ici, et
dans les deux cas le contrat était le même, et il
contenait les mêmes dispositions. Mais, avant cela, il
avait fait du travail à l'heure, pour lequel on ne signait
pas ce genre de contrat.

M. Allmand: C'est ce que je veux savoir.

Monsieur Lucas, dans les travaux que vous avez faits
précédemment pour le National Canadien et je ne
parle pas du contrat du Grand lac des Esclaves, est-ce
que ces autres contrats, comprenaient les clauses 16 et
2(a)?

[Text]

● 1050

Mr. Lucas: Yes, the one I had in Manitoba in 1962.

Mr. Allen: But previous to that?

Mr. Lucas: No, I had no contract . . .

Mr. Allmand: But the one you had in Manitoba did have?

Mr. Lucas: Yes.

Mr. Allen: But it was being done simultaneously with this one.

Mr. Allmand: But it did have that clause in it.

Mr. Hatch, did you ever have any previous work with the CNR?

Mr. Hatch: No, I did not.

Mr. Allmand: You did not?

Mr. Hatch: My previous work was with the Highways of Manitoba before getting the CNR contract in Alberta.

Mr. Allmand: In the work that you had with the Province of Manitoba did they have contracts similar to this one?

Mr. Hatch: Very similar in a way, but they were not enforced in the way that the railroad enforced their contract.

Mr. Allmand: But the terms of the contract were similar?

Mr. Hatch: I could not answer that at the moment.

Mr. Allmand: Thank you.

Mr. Rohl, did you ever have previous work with the CNR?

Mr. Rohl: No, sir.

Mr. Allmand: Now, I can ask this question to the three witnesses, perhaps through their attorney. Before you entered into this contract with the CNR relating to the Great Slave Railway did you intensively investigate the conditions of the contract, of the territory, and all the factors entering into the work that you would have to do?

Mr. Lucas: Yes, I did.

Mr. Allmand: Mr. Rohl, did you?

[Interpretation]

M. Lucas: Oui, celui que j'avais au Manitoba en 1962.

M. Allen: Non, avant.

M. Lucas: Non, je n'avait pas de contrat.

M. Allmand: Mais pour votre travail au Manitoba clause existait-elle?

M. Lucas: Oui.

M. Allen: Les deux contrats ont été faits au même moment.

M. Allmand: Cette clause existait à ce moment-là.

Monsieur Hatch, avez-vous fait des travaux précédemment pour le National Canadien?

M. Hatch: Non.

M. Allmand: Non?

M. Hatch: J'ai travaillé pour le ministère de la Voie dans la province de l'Alberta et avant d'obtenir le contrat du National Canadien en Alberta.

M. Allmand: Dans vos travaux que vous avez faits dans la province de l'Alberta est-ce que le contrat est le même que celui-ci?

M. Hatch: C'était un contrat très semblable d'une certaine façon, mais on ne l'appliquait pas de la même façon que le National Canadien.

M. Allmand: Les termes étaient les mêmes?

M. Hatch: Je ne pourrais pas dire cela maintenant.

M. Allmand: Merci. Monsieur Rohl, est-ce que vous avez déjà travaillé pour le National Canadien?

M. Rohl: Non, monsieur.

M. Allmand: Monsieur Lucas, je pose cette question aux trois témoins et à leur avocat. Avant de signer le contrat avec le National Canadien pour le chemin de fer du Grand lac des Esclaves est-ce que vous avez fait des recherches au sujet des conditions du contrat sur le territoire et est-ce que vous avez étudié les éléments du travail et tous les facteurs qui entraient en ligne de compte pour ce contrat?

M. Rohl: Oui.

M. Allmand: Et vous, monsieur Rohl?

[Texte]

Mr. Rohl: I did not get that question.

Mr. Allmand: Before you signed the contract with the CNR did you fully investigate the conditions entering into the contract as they would affect you?

Mr. Rohl: Yes.

Mr. Allmand: Did any of you seek legal advice at any time on this contract that you signed?

Mr. Lucas, you said that you had not signed a contract similar to this before with the CNR?

Mr. Lucas: No, this was my first bidding job with the CNR.

Mr. Allmand: Did you seek legal advice before signing the contract?

Mr. Lucas: No, I did not because I had signed lots of other contracts and I did not. If we did the lawyer or whoever we went to would throw you out the window and would tell you not to be so foolish as to sign them.

Mr. Allmand: He would tell you not to be so foolish to sign it?

Mr. Lucas: Not to sign any contract, yes. That is about the size of it—especially that one.

Mr. Allmand: But despite that, and knowing that, you signed it anyway?

Mr. Lucas: We went ahead because we have always done it.

Mr. Allmand: Mr. Rohl and Mr. Hatch, did either of you seek any legal advice before signing this contract with the CNR?

Mr. Rohl: Are you asking me?

Mr. Allmand: Yes.

Mr. Rohl: No.

Mr. Allmand: Mr. Hatch, did you seek any legal advice before signing this contract with the CNR?

Mr. Hatch: No, I did not. My lawyers on previous occasions, on contracts with the "Highways" or CNR—you read the fine print there, the only thing that clause 16 was in force to the CNR, I would say, but as

[Interprétation]

M. Rohl: Je n'ai pas compris votre question.

M. Allmand: Avant de signer le contrat avec le National Canadien, est-ce que vous avez pris des renseignements suffisants au sujet des dispositions du contrat?

M. Rohl: Oui.

M. Allmand: Vous, monsieur Hatch?

M. Rohl: Oui.

M. Allmand: Est-ce que vous avez demandé conseil à un avocat au sujet de ce contrat?

Monsieur Lucas, vous avez dit que vous n'avez jamais signé un tel contrat avec le National Canadien?

M. Lucas: Non, c'était mon premier travail sans contrat avec le National Canadien.

M. Allmand: Est-ce que vous avez consulté un avocat avant de signer ce contrat?

M. Lucas: Non, parce que j'avais déjà signé beaucoup d'autres contrats. L'avocat que nous aurions consulté nous aurait déconseillé de signer ce genre de contrat.

M. Allmand: Il vous aurait dit de ne pas le faire?

M. Lucas: Oui, et surtout ce contrat-là.

M. Allmand: Mais sachant cela, vous avez quand même signé le contrat?

M. Lucas: Nous l'avons fait parce que nous l'avions toujours fait.

M. Allmand: Monsieur Rohl et monsieur Hatch, est-ce que l'un de vous a consulté un avocat avant de signer ce contrat avec le National Canadien?

M. Rohl: Vous adressez-vous à moi?

M. Allmand: Oui.

M. Rohl: Non.

M. Allmand: Monsieur Hatch, et vous, est-ce que vous avez consulté un avocat avant de signer ce contrat avec le National Canadien?

M. Hatch: Non, je n'ai pas demandé conseil aux avocats que j'avais pris au sujet des contrats pour le ministère de la Voirie ou le National Canadien au sujet de la signature du contrat, mais je leur ai demandé de

[Text]

far as advice whether I should sign it or should not sign it, no.

Mr. Allmand: Mr. Allen said that there are clauses in this contract that are vicious. I would like to ask, first of all, do any of you gentlemen belong to an association of contractors? Is there in the West an association of contractors for, let us say, your province or for the West or for Canada that you belong to? Mr. Lucas?

Mr. Lucas: No. I belonged to the Construction for quite a number of years and then I fell out of it about 10 years ago for good reasons and I just do not belong to it. I do not know whether they have such an organization now or not.

Mr. Allmand: Please speak into the microphone. Since this is alleged to be such a vicious contract, I wanted to ask you whether you or your associations had ever made any representations to the government or governments to change the terms of this contract? Before this particular contract had you or your associations, that you know of, ever made representations to change this contract?

Mr. Allen: May I answer that? I have been advising contractors for years to get together—they do have what they call a road builders association—and to refuse to sign Government of Manitoba contracts until

• 1055

they had a change. They never got together and did that but within the last year, and I cannot be specific on dates, the government of Manitoba has revised its contract substantially and in so doing consulted with road builders.

There is no doubt that every one of these men sitting here know it—that if they went to a lawyer with this contract a lawyer would tell them not to sign it. But there is no way that these men are going to get work unless they do sign the contracts that are held out to them by governments and government agencies.

Mr. Horner: I wonder if I might just ask a supplementary at this point?

The Chairman: Mr. Horner.

Mr. Horner: At the bottom of page 5 of your brief you deal with this subject, Mr. Allen, and you say:

The second is that they place reliance in the expertise of those persons held out by the Government as experts in the construction field,

I gather from that paragraph that you place some reliance—it really does not matter what government is in power—on the fact that it is backed by a government. In other words, you expect fair treatment from these experts who, in a sense, have a responsibility to the government of Canada.

[Interpretation]

me dire en détail ce qu'il contenait.

M. Allmand: M. Allen m'a dit qu'il y avait des dispositions dans ce contrat qui sont dangereuses. Je vous demande, tout d'abord, est-ce que vous appartenez à des associations d'entrepreneurs? Est-ce qu'il y a dans l'Ouest du Canada des associations d'entrepreneurs, dans votre province, ou pour l'Ouest ou pour le Canada dont vous êtes membres?

M. Lucas: Non, j'étais membre d'une association de ce genre il y a bien des années mais je l'ai abandonnée il y a dix ans. Je ne sais pas si ce genre d'association existe toujours.

M. Allmand: Veuillez parler dans le microphone. Puisqu'on prétend que cette clause est si dangereuse, je voudrais vous demander si vos associés ont déjà fait des réclamations au gouvernement ou à un certain gouvernement, leur demandant de changer les clauses au contrat? Avant ce contrat particulier est-ce que vous ou vos associations avez déjà fait des représentations pour faire modifier les clauses du contrat?

M. Allen: Pourrais-je répondre à cette question? J'ai conseillé les entrepreneurs, je leur ai dit de se former en association (ils ont bien une association des constructeurs de routes) et je leur ai conseillé de refuser d'

signer des contrats de la province du Manitoba jusqu'à ce que les clauses soient changées. Ils ne se sont jamais réunis et ne l'ont jamais fait. Mais depuis un an, je ne sais pas depuis quelle date exactement, le gouvernement du Manitoba a modifié son contrat de façon notoire après avoir consulté les associations d'entrepreneurs de construction de routes. Toutes les personnes ici présentes savent bien que quiconque demande le conseil d'un avocat concernant cette clause se verra déconseiller de la signer. Mais, ils n'ont aucun recours, ils doivent signer cet accord des gouvernements et des organismes gouvernementaux pour obtenir le contrat.

M. Horner: Pourrais-je poser une question complémentaire?

Le président: Monsieur Horner.

M. Horner: Vous parlez de cela au bas de la page de votre mémoire, monsieur Allen. Vous dites:

Qu'ils se fient à l'expérience des personnes que le gouvernement considère comme spécialistes du domaine de la construction.

D'après ce que vous dites, vous avez confiance en ces personnes parce que le gouvernement les appuie, se tenir compte du parti au pouvoir. Vous dites que vous avez une certaine confiance en ces spécialistes parce qu'ils rendent compte au gouvernement canadien.

[Texte]

Mr. Allen: Yes, and there is more to it than that, Mr. Horner. The fact is that if we had an investigation, you could likely find that the Canadian National Railway engineers here were surveying this road, taking soil tests and ascertaining quantities for anywhere from six months to one year prior to calling for bids. Then they advertise for tenders, and they want the bids in within two weeks.

There is no way. To begin with, most contractors could not afford to duplicate their work and ascertain these quantities. But quite apart from that, there is no possible physical way in which it could be done within two weeks.

Mr. Horner: So you rely on the government experts and their evidence.

Mr. Allen: And their good faith.

Mr. Horner: And their good faith because of the fact that they are government. Thank you.

The Chairman: Thank you. Mr. Allmand.

Mr. Allmand: I do not think that is a supplementary. In any case, let me point out that as a lawyer for years, in advising clients I have never told them to rely on the good will of the government. As a matter of fact, any lawyer who would take it for granted that a government agency or a Crown corporation was going to treat them any differently than a commercial corporation, would be giving poor legal advice to his client, in my opinion.

Mr. Allen: Let me tell you, sir . . .

Mr. Allmand: You enter into negotiations as free men dealing and negotiating on any contract as with any other group.

Mr. Allen: I can assure you I have never advised a client to rely on their good faith. I am saying that they are, in fact, rely on their good faith. I certainly have not advised it.

Mr. Allmand: That is right. I do not think you could, sir.

I was questioning about representations that associations might have made on these contracts. You told me that in Manitoba they have changed their contract.

Mr. Allen: Yes, they have.

Mr. Allmand: Why have the contractors not come together? You say they have to sign. However, if the railway has work to be done and none of the contractors will accept the work under this type of contract, the railway is going to have to change the

[Interprétation]

M. Allen: Monsieur Horner, si une enquête était faite et si les ingénieurs du Canadien National venaient témoigner, vous verriez qu'ils font des recherches six mois avant l'offre de soumission. Ensuite, ils veulent que les entrepreneurs, fassent leur soumission dans les deux semaines. Les entrepreneurs n'ont pas les moyens de faire les recherches si rapidement et cela ne peut pas se faire pendant deux semaines.

M. Horner: Par conséquent, vous vous fiez aux experts du gouvernement et à leurs preuves.

M. Allen: Soit à leur bonne foi.

M. Horner: Et vous avez confiance en leur bonne volonté parce qu'ils sont des spécialistes du gouvernement. Merci.

Le président: Merci. Monsieur Allmand.

M. Allmand: Je ne crois pas qu'il s'agisse d'une question complémentaire. En tous cas, j'ai été avocat pendant des années et je n'ai jamais conseillé à mes clients de se fier à la bonne volonté du gouvernement. Un avocat qui prendrait pour acquis qu'une agence du gouvernement ou une société de la Couronne traiterait les citoyens d'une autre manière qu'une société commerciale, conseillerait mal ses clients.

M. Allen: Permettez-moi de vous dire, Monsieur . . .

M. Allmand: Vous négociez aussi librement qu'avec aucun autre groupement.

M. Allen: Je n'ai jamais conseillé à mes clients de se fier à la bonne foi du gouvernement. Je dis que les entrepreneurs se fient à la bonne foi du gouvernement. Je ne le leur ai certainement pas conseillé.

M. Allmand: Très bien. Je n'ai jamais pensé que vous le feriez.

Je voulais simplement me renseigner au sujet des réclamations que ces associations auraient pu faire concernant ces contrats. Vous m'avez dit qu'ils avaient modifié le contrat au Manitoba.

M. Allen: Oui.

M. Allmand: Mais pourquoi les entrepreneurs ne sont-ils pas réunis en association. Vous dites qu'ils doivent signer ces contrats, mais si le National Canadien a du travail à faire faire et si tous les entrepreneurs se liguent ensemble pour refuser le travail, que se

[Text]

contract. Why have the contractors not come together?

Mr. Allen: Let me state what has happened in Manitoba. This is the limit of my field. The minute they do try to get tough, then we find contractors from other provinces where there is less work moving in and bidding on those jobs. I was in the Lakehead last weekend, signing up some subcontracts on behalf of a contractor, and the main contractor at the Lakehead, for the Department of Highways of Ontario was Lamothe & Co. Ltd. from Noranda, Quebec., this is because there is no work in Quebec this year; they are in Ontario. I might say that they were very fine gentlemen to deal with. That I know. I am just pointing out as a fact that they go where the work is. As soon as the Manitoba contractors get together and try to make a stand, then in comes some other company. Now, I am not going to use any other names. However, I could point out three or four examples of which I have personal knowledge.

Mr. Allmand: If I understand you correctly, Mr. Allen, despite the risk in these types of contracts, there are still plenty of contractors who are willing to bid and take those risks.

Mr. Allen: That is right. They do rely on the good faith of the government and the government engineers, sir. There are no two ways about it.

Mr. Allmand: Are you saying that they rely on the government to go beyond the terms of the contract in making settlements and in making payments?

● 1100

Mr. Allen: No. They rely on the government to enforce the provisions of the contract reasonably. Let me say this: I am very sorry that personalities came into it this morning. It was not my intention. However, this is why I am asking for a hearing, an open hearing, an enquiry—and when we do have one, names will have to be stated, as you can understand—because they would have a chance to stand up here, be represented and defend themselves just as we will have the opportunity to come up here and make such allegations as we feel proper.

Mr. Allmand: I want to ask the three contractors, Mr. Lucas to begin with, since they did not obtain legal advice before they signed the contract—did you not understand the sense of this contract when you signed it?

Mr. Lucas: To be quite honest with you, I did not figure that the CNR would take the act of God out of

[Interpretation]

passe-t-il? Ces chemins de fer devront modifier leur contrat. Pourquoi les entrepreneurs ne se sont-ils pas unis?

M. Allen: Laissez-moi vous expliquer ce qui s'est passé au Manitoba. Je m'occupe aussi de cela. Dès que les entrepreneurs refusent de faire ces travaux, il y a des entrepreneurs d'autres provinces où il y a moins de travail qui viennent faire des soumissions. J'étais à Lakehead la semaine dernière pour la signature d'un sous-contrat et l'entrepreneur en chef pour le ministère de la Voirie de l'Ontario était Lamothe & Co. Ltd. de Noranda, (P.Q.); comme il n'y a pas de travail au Québec cette année, les entrepreneurs viennent en Ontario. C'était très agréable d'avoir affaire avec eux. Tout ce que je veux dire, c'est que les entrepreneurs vont là où ils peuvent trouver du travail. Si les entrepreneurs du Manitoba s'unissent et veulent imposer leurs conditions, d'autres entrepreneurs viendront prendre leur place.

Je ne citerai pas d'autres noms, mais je pourrais vous citer quelques exemples que je connais personnellement.

M. Allmand: Dois-je conclure alors, monsieur Allen, que malgré les risques que comportent de tels contrats il y a bon nombre d'entrepreneurs qui veulent prendre ce risque et font des soumissions?

M. Allen: C'est exact et ils se fient à la bonne foi du gouvernement et au service technique du gouvernement. Ils n'ont pas d'autre choix.

M. Allmand: Prétendez-vous qu'ils savent que le gouvernement n'observera pas les conditions du contrat en établissant les règlements et en effectuant les paiements?

M. Allen: Non. Ils se fient que le gouvernement appliquera les termes du contrat de façon raisonnable. Je regrette qu'on ait cité des noms ce matin. Ce n'était pas mon intention. Voilà pourquoi je demande une enquête publique. Quand on instituera une enquête publique, on citera des noms, évidemment et ces hommes auront la possibilité d'être représentés et de se défendre et nous aussi nous pourrions comparaître et présenter les allégations que nous croyons bon de présenter.

M. Allmand: J'aimerais demander ceci aux trois entrepreneurs, et tout d'abord à M. Lucas: comme ils n'ont pas obtenu de conseils juridiques avant de signer le contrat, n'ont-ils pas compris le sens du contrat lors de la signature?

M. Lucas: Pour être franc avec vous, je ne pensais pas que le National Canadien aurait retranché du con

Texte]

le contract. It has been in the other dozens of contracts that I have signed and worked on.

Mr. Allmand: Excuse me. Did you not read the contract before signing it?

Mr. Lucas: I read it through, yes. However, I overlooked that part of it.

Mr. Allmand: Mr. Rohl, did you understand the sense of the contract when you signed it?

Mr. Rohl: Yes, I read it. I assumed that it would be carried out in a reasonable manner as far as the engineers were concerned, but certainly not to the extent that it was carried out.

Mr. Allmand: Mr. Hatch, did you understand the sense of the contract when you signed it?

Mr. Hatch: Yes, I did. But they enforced Clause 16 more than I figured they would. When there is yardage running over their estimates and no extension of time for the contractors, there is where our problem is. They wanted to get the job done on time whether or not it took twice as many yards as they estimated. So they were wrong in their contract. As far as I am concerned, I signed the contract assuming that they were going to give and take. If they have made some mistakes in their estimates, then they should not enforce Clause 16. That is my point.

Mr. Allmand: You were probably relying too much on their good will, do you not think?

Mr. Chairman, when Mr. Horner was questioning the witnesses, he referred to certain parts of the brief; he said that he saw many areas where if he had been the lawyer, they could have been defended quite well. He also brought up the point that it was unfortunate that they were not properly advised in a legal way. I want to ask Mr. Lucas if it is not true that legal action on his behalf and on behalf of the bonding company was taken in the Supreme Court of Alberta under the name of the lawyers Chambers, Saucier, Jones, Maccock, Black, Gain and Stratton?

Mr. Lucas: Yes it was, as I told you a minute ago, it was not under my supervision. It was the bonding company that did that; when the bonding company made the settlement with the CNR for \$57,000, then they withdrew their case.

Mr. Allmand: My point is that these lawyers were the legal advisors of the bonding company, and through the bonding company, of you. They were trying to collect as much as possible from the CNR under your contract; is that not right?

Mr. Lucas: The bonding company was trying to get their money out of the CNR for what they had collected; yes, that is right.

[Interprétation]

trait les clauses prévoyant les cas de force majeure. Ces clauses étaient contenues dans tous les autres contrats que j'avais signés.

M. Allmand: N'avez-vous pas lu le contrat avant de le signer?

M. Lucas: Je l'ai lu d'un bout à l'autre, mais j'ai négligé cette partie.

M. Allmand: M. Rohl, avez-vous bien compris le sens du contrat lorsque vous l'avez signé?

M. Rohl: Oui, je l'ai lu. J'ai pris pour acquis que le contrat serait appliqué d'une façon raisonnable pour les questions des services techniques, mais certainement pas appliqué de telle façon.

M. Allmand: M. Hatch, avez-vous bien compris le sens du contrat que vous avez signé?

M. Hatch: Oui. Mais ils ont appliqué la clause 16 beaucoup plus que je n'avais pensé. Ils voulaient que le travail soit accompli à temps, même si le nombre de verges de la route était plus de deux fois ce qu'ils avaient prévu d'abord. Ils avaient fait une erreur dans le contrat. En ce qui me concerne, j'ai signé le contrat en pensant qu'ils allaient faire des concessions et qu'en cas d'erreur dans leurs prévisions, ils n'appliqueraient pas l'article 16.

M. Allmand: Vous vous fiez trop sur leur bonne volonté, ne pensez-vous pas?

Monsieur le président, lorsque monsieur Horner interrogeait le témoin, il a parlé de certains passages du mémoire et il a dit que s'il était un avocat, il voit un bon nombre de secteurs où on pourrait bien défendre cette cause. Il a fait ressortir aussi que c'était regrettable qu'ils n'aient pas bénéficié de bons conseils juridiques. Je tiens à demander à M. Lucas s'il n'est pas exact qu'une poursuite en son nom ou au nom d'une compagnie de garantie a été intentée à la cour Suprême de l'Alberta par les avocats Chambers, Saucier, Jones, Peacock, Black, Gain et Stratton.

M. Lucas: Oui, c'est exact, mais cela ne dépendait pas de moi, c'est la compagnie de cautionnement qui avait intenté ces poursuites et lorsque cette compagnie a accepté \$257,000 du National Canadien, elle a retiré leur plainte.

M. Allmand: Ces avocats étaient les conseillers juridiques de la Compagnie de cautionnement et donc vos conseillers. Ils voulaient recouvrer le plus possible du Canadien national en vertu de votre contrat. N'est pas exact?

M. Lucas: Oui, c'est exact.

[Text]

Mr. Allmand: I do not know this firm very well; I am not from Alberta; however, I understand that it is a pretty competent law firm.

Mr. Lucas: It was handled through a lawyer from Regina. They were acting for him out of there, and the bonding company.

Mr. Allmand: Yes. Was there not another law firm advising you or your bonding company by the name of Embury, Molisky, Gritzfeld and Embury of Saskatoon.

Mr. Lucas: No, they are from Regina.

Mr. Allmand: Regina?

Mr. Lucas: They have an office in the Parliament Hill Building in Regina.

• 1105

Mr. Allmand: The point I am trying to make here is that any implication that your interests were poorly served by legal assistance, I think, is not really justified. It was in the interest of the bonding company to get as much as they could out of the CNR through your contract. They had some of the best legal advice, I would say, in the West. Is that not so?

Mr. Lucas: All they were trying to do was collect some money that was earned in 1962 and 1963, and the hold-back money. That is what they were after. That was enough money to pay them off, and they got that . . .

Mr. Allmand: Mr. Horner was implying that there was no legal advice for your interests and . . .

Mr. Reid: Mr. Chairman, may I ask a supplementary of Mr. Allen?

The Chairman: Have you finished, Mr. Allmand?

Mr. Allmand: No, I have not.

Mr. Reid: This is a supplementary to clear up this very important point. When did the bonding company take over the execution of your contract?

Mr. Lucas: August 1, 1963.

Mr. Reid: When these cases were done, in effect, you had been moved out of the picture. The bonding company had been left with the execution of the contract; therefore, it was attempting to collect money that it had put out, not moneys which you had spent.

[Interpretation]

M. Allmand: Je ne connais pas très bien cette firme d'avocats, je ne suis pas de l'Alberta, mais je sais que c'est une firme d'avocats très compétente.

M. Lucas: L'avocat qui s'est occupé de l'affaire était de Regina et il représentait la compagnie de cautionnement.

M. Allmand: N'y a-t-il pas une autre étude d'avocats du nom d'Embury, Molisky, Gutzfeld and Embury de Saskatoon?

M. Lucas: Non, ils sont de Regina.

M. Allmand: Regina?

M. Lucas: Ils ont leur étude à l'édifice du Parlement de Regina.

M. Allmand: Ce que je veux dire, c'est qu'il n'est pas justifié de dire comme vous le dites que l'aide judiciaire que vous aviez prise ne servait pas vos intérêts. La compagnie de cautionnement avait tout intérêt à recouvrer le plus d'argent possible du Nation Canadien. Ils avaient la meilleure assistance judiciaire qu'il est possible de se procurer dans l'Ouest. N'ai-je pas raison?

M. Lucas: Tout ce qu'ils voulaient était de recouvrer l'argent qu'il leur était dû en 1962 et en 1963. L'argent qui leur était dû. Il ne leur en fallait pas plus pour être satisfaits et ils ont obtenu cet argent.

M. Allmand: Monsieur Horner laissait entendre qu'il n'y avait pas eu de conseiller juridique qui ait veillé à nos intérêts.

M. Reid: Monsieur le président, j'aimerais poser la question complémentaire à M. Allen.

Le président: Avez-vous terminé monsieur Allmand?

M. Allmand: Non, je n'ai pas terminé.

M. Reid: Il s'agit d'une question complémentaire pour élucider ce point très important. Quand la compagnie de cautionnement a-t-elle repris l'exécution de votre contrat?

M. Lucas: Le 1^{er} août 1963.

M. Reid: Alors lorsque ce cas a été réglé vous n'avez plus rien eu à dire. La compagnie de cautionnement a été responsable de l'exécution du contrat et elle a donc essayé de rentrer dans les fonds qu'elle avait fournis et non de recouvrer l'argent que vous avez dépensé.

[texte]

Mr. Lucas: That is right; they were trying to collect money that was coming in off the job.

Mr. Reid: In other words, all they were trying to do was to collect the money that they had put out, not money owing to you?

Mr. Lucas: Right.

Mr. Reid: It is clearly a case of their looking after their own interests, using your name because you were a contractor?

Mr. Lucas: Right.

Mr. Allmand: Mr. Chairman, in law that is not quite true. For Mr. Reid to say that Mr. Lucas was completely out of the picture, in law is not true. If he was the person who signed the contract, even though the contracting company was involved there was still some involvement for Mr. Lucas and he had a legal interest. To say that he had no legal interest is not correct. But I will move on and ask other questions. We are getting no argument here.

An hon. Member: Nitpicking.

Mr. Allmand: No, it is not nitpicking. When the settlement was signed, Mr. Lucas, is it not true, I think in answering Mr. Mahoney you said that you signed a letter to the CNR accepting a full and final settlement of all claims regarding your contract?

Mr. Lucas: That is right and I told you the reason a few minutes ago. I did not sign to begin with when they wanted it signed, but they gave me 48 hours to come and sign or they were going to put Lucas in liquidation into bankruptcy. At that time I then would not have had any possible chance of collecting any other money or even do what I am doing now, trying to get a few dollars. That would have thrown me out flat. So I went along with them and signed it.

Mr. Allmand: Again, I think that is not true in law. In bankruptcy your trustee could have collected on your behalf if you had anything coming. But, did you get legal advice on the signing of that letter?

Mr. Lucas: Yes?

Mr. Allmand: From whom?

Mr. Lucas: From Mr. Emery; I went to him and then went to Mr. Crawford in Winnipeg and I went to Mr. Griffin in Regina.

Mr. Allmand: What advice did they give you with respect to the signing of this letter?

[Interprétation]

M. Lucas: C'est exact.

M. Reid: Ce qu'elle voulait, c'était de recouvrer son propre argent, mais pas l'argent qu'on vous devait.

M. Lucas: C'est exact.

M. Reid: Ils voulaient tout simplement protéger leurs propres intérêts en se servant de votre nom parce que vous étiez l'entrepreneur?

M. Lucas: C'est exact.

M. Allmand: Monsieur le président, du point de vue juridique, l'affaire n'est pas comme on le dit, M. Reid n'a pas raison de dire que M. Lucas était hors de la question. Une personne qui signe un contrat même si cela implique l'intervention d'une compagnie de cautionnement seulement, M. Lucas est impliqué légalement. Je passe à d'autres questions.

Une voix: C'est du coupage de cheveux en quatre.

M. Allmand: Non, pas du tout. Lorsque l'accord a été signé, n'est-ce pas vrai que vous avez signé une lettre du Canadien National acceptant un règlement complet et final de toutes réclamations à propos de votre contrat?

M. Lucas: C'est exact, et je vous ai expliqué pourquoi tout-à-l'heure. D'abord je n'ai pas signé quand ils ont voulu, mais on m'a donné 48 heures pour signer sous menace de m'acculer à la faillite. Je n'avais à l'époque aucune chance de rentrer dans ces fonds. J'aurais été complètement liquidé. C'est pourquoi j'ai signé.

M. Allmand: Encore une fois, je ne crois pas que vous ayez raison du point de vue juridique. En cas de faillite, votre administrateur aurait pu recouvrer l'argent en votre nom si vous aviez pu recouvrer de l'argent. Mais avez-vous sollicité des conseils juridiques lorsque vous avez signé cette lettre?

M. Lucas: Oui.

M. Allmand: De qui?

M. Lucas: De M. Emery; je me suis adressé à lui et je me suis adressé à M. Crawford de Winnipeg et à M. Griffin de Regina.

M. Allmand: Quels conseils vous ont-ils donnés à propos de la signature de cette lettre?

[Text]

Mr. Lucas: If I did not want to put myself into bankruptcy or put Lucas Construction into bankruptcy, they could not see where I could lose anything by signing this, that I would still have a chance maybe to straighten myself out. At that time there was a possible chance. I thought when the bonding company got all their money that they would maybe come up and give me a bond which they more or less indicated they would. If I had had a bond I could have gone ahead and fought my way out of it. Without a bond I could not do anything.

Mr. Allmand: Mr. Hatch, when you were answering questions to Mr. Mahoney you stated that you never took any legal action or sent any lawyer's letter to the CNR making a claim against them.

Mr. Hatch: That is right.

Mr. Allmand: Before you decided that you would not make any claim like that, did you seek specific legal advice on this contract to see if you did have a claim?

Mr. Hatch: No, I did not.

Mr. Allmand: You did not. Mr. Rohl, I understand that you made no legal claim nor sent a lawyer's letter to the CNR either?

• 1110

Mr. Rohl: No, I did not.

Mr. Allmand: Before you decided not to take action on this specific contract after the work was done, did you seek any specific legal advice about whether you should sue CNR, make a legal claim against them?

Mr. Rohl: No, I did not.

Mr. Allmand: That is all the questioning for now, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Osler.

Mr. Osler: Could we have on the record what bonding company, or companies, we are talking about?

Mr. Rohl: Western Surety Co.

Mr. Osler: No, but is this in all cases?

Mr. Rohl: No, I was not bonded. In my case it was just a cash deposit. At that time they did not use the bonding.

Mr. Allmand: Mr. Hatch, did you have any bonding company?

[Interpretation]

M. Lucas: Je ne voulais pas mettre ma compagnie faillite ni moi-même personnellement. Alors ils ont dit qu'ils ne pensaient pas que je pouvais perdre en signant cette lettre, mais je pouvais avoir la chance de me retrouver sur mes pieds. A l'époque il y avait encore une chance. Je pense que quand la compagnie rentrerait dans ses fonds, elle m'aiderait en me fournissant une autre garantie, comme elle me l'avait laissé entendre. Si j'avais eu un cautionnement j'aurais pu sortir de ce marasme.

M. Allmand: Monsieur Hatch, lorsque vous rappelez à M. Mahoney vous avez dit que vous n'aviez pas entrepris de procédure juridique ni envoyé de lettre d'avocat au National Canadien pour porter plainte.

M. Hatch: C'est exact.

M. Allmand: Avant de décider de ne pas porter plainte, avez-vous sollicité des conseils juridiques pour savoir si vous aviez raison de porter plainte?

M. Hatch: Je ne l'ai pas fait.

M. Allmand: Monsieur Rohl, je crois comprendre que vous n'avez pas porté plainte, ni envoyé de lettre d'avocat au National Canadien?

M. Rohl: Non.

M. Allmand: Avant d'en décider ainsi, avez-vous sollicité des conseils juridiques pour savoir si vous deviez porter plainte contre le National Canadien, ou intenter une poursuite légale?

M. Rohl: Non, je ne l'ai pas fait.

M. Allmand: C'est tout ce que j'avais comme questions, monsieur le président.

Le président: Monsieur Osler.

M. Osler: Une question supplémentaire, monsieur le président. J'aimerais savoir de quelle compagnie de cautionnement nous parlons?

M. Rohl: De la Western Surety Co.

M. Osler: Dans tous les cas?

M. Rohl: Non, je n'avais pas de cautionnement. En fait, moi il s'agit d'un simple dépôt en espèce je n'avais pas de cautionnement comme tel.

M. Allmand: M. Hatch travaillez-vous pour la compagnie de cautionnement?

[Texte]

Mr. Hatch: Huggard and Law in Winnipeg. I think my bond was picked up by two bonding companies.

Mr. Osler: The acoustics in this room are terrible; I did not hear you.

Mr. Allen: He was bonded through the brokerage firm of Huggard and Law whom I think you probably are aware are not in business now. It was probably through United States Fidelity and Guaranty Co.

Mr. Osler: It is really Mr. Lucas that we are primarily concerned with on this bond business and it was Western Surety . . .

Mr. Allen: Oh no, Mr. Hatch cannot get a bond now either.

Mr. Osler: Oh no, that is as of today, but I am talking about in connection with the particular incidents we are looking at.

Mr. Allen: Oh yes, as far as I am aware.

Mr. Osler: Western Surety is just to be in the record.

The Chairman: Mr. Cadieu?

Mr. Cadieu: I would just like to ask Mr. Lucas a question about this rubber equipment. Could Mr. Lucas give us some idea of the cost of this equipment that was tied up for this long period of time, two months I think he mentioned, just a rough estimate?

Mr. Lucas: Around \$300,000 worth.

Mr. Cadieu: At the time this equipment was tied up on the job did someone stop you from moving this equipment up to the terrain where it could have worked to advantage?

Mr. Lucas: The engineer would not give us any stakes.

Mr. Cadieu: Would not give you stakes farther up?

Mr. Lucas: Farther up, yes.

Mr. Cadieu: I assume you have very highly paid operators on this type of equipment and I presume you had to keep them on standby for . . .

Mr. Lucas: We kept them. We were told to keep our men on standby and to get out when it quit raining and do what we could, which we did. Our men were on-hour men.

[Interprétation]

M. Hatch: Huggard and Law à Winnipeg. Mon cautionnement était versé par deux compagnies de cautionnement.

M. Osler: L'acoustique est très mauvaise, je ne vous ai pas entendu.

M. Allen: Son cautionnement était versé par Huggard and Law, des courtiers, qui s'est retiré des affaires depuis. C'était un cautionnement qui émanait d'une compagnie américaine la United States Fidelity and Guaranty Co.

M. Osler: En fait c'est ce cautionnement de M. Lucas que nous devons étudier ici et la compagnie qui le versait était la Western Surety . . .

M. Allen: Oh non, M. Hatch ne peut pas obtenir de cautionnement non plus.

M. Osler: Je voulais parler de l'incident en question.

M. Allen: Oui, pour autant que je sache.

M. Osler: Je voulais simplement l'établir aux fins du compte rendu.

Le président: Monsieur Cadieu.

M. Cadieu: Pour ce qui est de ces machines M. Lucas pourrait-il me dire combien lui a coûté ce matériel qui a été paralysé pendant cette longue période, je crois qu'il a parlé de deux mois. Pouvez-vous nous indiquer approximativement le coût?

M. Lucas: Environ \$300,000.

M. Cadieu: Alors que le matériel était immobilisé sur le terrain, quelqu'un vous a-t-il empêché de déplacer ce matériel dans un endroit où vous auriez pu vous en servir?

M. Lucas: Le mécanicien n'a pas voulu nous donner de pieux.

M. Cadieu: Même pas par la suite?

M. Lucas: Si.

M. Cadieu: Je suppose que vous avez des conducteurs dont le salaire est fort élevé sur ces véhicules et je suppose que vous les avez gardés pour les avoir à votre disposition . . .

M. Lucas: Oui. On nous avait dit de les garder pour évacuer quand la pluie aurait cessé, et de faire notre possible, ce que nous avons fait. Ces employés gagnent \$3 l'heure.

[Text]

Mr. Cadieu: They were just sitting there because you could not work them on the job that they were trying to force you to work on.

Mr. Lucas: Lots of days we put the machines out and I would say in two months' time we took more out of our machines than we did on any other job that I know of in a full season's work. Our machines went up there in really good shape, some of them came right out of the factories, some of them were new, some overhauled, and in two months' time we were using a bunch of wrecks, let us put it that way, by trying to punch through the mud and stuff and work them and we were not gaining any ground at all. We were maybe doing 25 per cent of the work we should have been doing.

Mr. Cadieu: The engineer refused to give you stakes on the area that you could have worked.

Mr. Lucas: That is right, at mile 110.

Mr. Cadieu: I have no further questions.

The Chairman: Mr. Perrault?

Mr. Perrault: Mr. Chairman, I would like to ask some questions about a statement made in this brief on page seven.

I would like to point out to your Committee some of the specific complaints of Lucas Construction. To begin with, the original quantity quoted by the Canadian National Railway for the item, grading of other materials . . . was 1,300,000 cubic yards.

When the section of the road contracted for by Lucas Construction Ltd., being from Mile 83 to and including Mile 120 was completed over 2,000,000 yards of dirt excavation had been done.

The question I would like to ask is, before you took on this job whether you sent your own engineers and surveyors to check out to your own satisfaction the quantities involved in this job.

Mr. Lucas: We certainly did not. We never did on any job and in two weeks time you cannot get an

● 1115

engineering staff. Besides, we did not carry an engineering staff, we were not classified that large.

Mr. Perrault: You proceeded, in other words, to accept the government figures without checking yourself?

Mr. Lucas: That is right, we accepted their figures.

[Interpretation]

M. Cadieu: Ils n'avaient rien à faire parce que vous ne pouviez leur faire faire le travail qu'on voulait nous forcer de faire?

M. Lucas: Nous avons souvent sorti les machines, après deux mois elles s'étaient plus usées que lors d'un autre travail que nous avions exécuté auparavant pendant une saison entière. Ces machines étaient en bon état, certaines étaient presque neuves, d'autres avaient été remises en état et après deux mois c'était de la ferraille. De plus, après avoir voulu nous faire travailler dans toutes sortes de terrains, le travail n'avancait pas. Nous faisons peut-être 25 p. 100 du travail que nous étions censés faire.

M. Cadieu: L'ingénieur refusait de vous donner des pieux pour travailler dans la région où vous auriez dû le faire?

M. Lucas: C'est exact.

M. Cadieu: Je n'ai plus d'autre question à poser.

Le président: Monsieur Perrault.

M. Perrault: Monsieur le président, j'aimerais poser une question à propos d'une déclaration figurant à la page 7 du mémoire.

J'aimerais signaler à votre Comité quelques plaintes de «Lucas Construction Company». Tout d'abord la quantité originale spécifiée par le contrat national Canadien pour l'aménagement et les matériaux était de 1,300,000 verges cubes.

Lorsque la section de la route dont l'entrepreneur était Lucas Construction Ltd., soit du 83^e au 120^e mille y compris fut terminée, il y avait un déblai de 2,000,000 de verges.

La question que j'aimerais poser est la suivante: avant d'accepter ce travail, avez-vous et vos propres architectes, et ingénieurs vérifié à votre propre satisfaction la quantité dont il était question dans le contrat?

M. Lucas: Non évidemment. Nous ne l'avions jamais fait pour aucun travail et en deux semaines, on ne peut

pas avoir recours aux services d'ingénieurs et, en fait, nous n'avions pas d'ingénieurs parmi le personnel, nous n'étions pas une entreprise assez importante pour cela.

M. Perrault: Vous avez accepté le contrat du gouvernement sans vérifier vous-mêmes?

M. Lucas: Oui, nous avons accepté leur chiffre.

[Texte]

Mr. Perrault: Is this a normal procedure in all contracts across Canada?

Mr. Lucas: Yes.

Mr. Perrault: Not to my knowledge is it an ordinary procedure.

Mr. Lucas: Let me back up a minute.

Mr. Perrault: Mr. Chairman, I have been on highway investigations before and I rather challenge the statement Mr. Lucas has made. I would like to ask Mr. Lucas whether he has lost money on any previous contracts in his 29 years in this business?

Mr. Lucas: Yes, I have.

Mr. Perrault: How did these losses ordinarily occur during your experience?

Mr. Lucas: Through my own neglect, and so forth.

Mr. Perrault: Estimating, for example?

Mr. Lucas: Estimating, and stuff like that.

Mr. Perrault: Was weather ever . . . ?

Mr. Lucas: Weather beat us in some.

Mr. Perrault: Weather has been a factor has it?

Mr. Lucas: In some prior cases, but we have never struck anything like this. The year before, we went up to this job in Manning, Alberta and were dried out, then in the following year four inches of rain fell and we were drowned out.

Mr. Perrault: The weather conditions, which have been described here, seem to be incredible. It must have established new records.

Mr. Lucas: It did.

Mr. Perrault: What is the normal weather condition at that time of year, in that part of the country?

Mr. Lucas: 15-18 inches would be a big season for rain.

Mr. Perrault: Here we are talking about almost 60 inches of rainfall.

Mr. Lucas: Yes. Fifty-four inches of rainfall.

Mr. Perrault: Would you say that this is the nature of the heavy construction industry and that the risks

[Interprétation]

M. Perrault: S'agit-il d'une procédure normale pour les contrats signés au Canada?

M. Lucas: Oui.

M. Perrault: Pas à ma connaissance.

M. Lucas: Laissez-moi vous expliquer cela.

M. Perrault: Monsieur le président, j'ai fait des enquêtes sur les travaux ferroviaires, auparavant et je conteste la déclaration de M. Lucas. J'aimerais demander à monsieur Lucas s'il a perdu l'argent ou des contrats au cours de ses 29 années en affaires?

M. Lucas: Oui.

M. Perrault: Oui, comment sont survenues ces pertes?

M. Lucas: Due à ma négligence ou à des raisons connexes.

M. Perrault: Mais par exemple, l'estimé...?

M. Lucas: L'estimé et des choses du genre.

M. Perrault: Est-ce que la température...?

M. Lucas: Quelques fois la température a eu raison de nous.

M. Perrault: La température a déjà été un facteur? hein!

M. Lucas: Dans quelques cas, mais jamais à ce point-là. L'année d'avant nous sommes allés travailler à Manning, en Alberta et nous étions à sec, l'année suivante il tomba quatre pouces de neige et nous étions noyés.

M. Perrault: Les conditions atmosphériques qui ont été décrites semblent incroyables. Cela a dû établir un nouveau record.

M. Lucas: En effet.

M. Perrault: Quelles sont les conditions atmosphériques normales à cette époque de l'année, dans ce coin du pays?

M. Lucas: Une précipitation de 15 à 18 pouces est considérée comme une grosse saison de pluie.

M. Perrault: Et nous parlons maintenant de 60 pouces de pluie.

M. Lucas: Oui, 54 pouces de pluie.

M. Perrault: Diriez-vous que c'est dans la nature de l'industrie de la construction lourde et que les risques

[Text]

are there, but that rewards can be substantial if weather conditions and your estimating are right? I am thinking of some contracts which have been accepted by companies, and one was an absolute disaster for one company and yet other companies have done extremely well. Would you say it is a high-risk industry?

Mr. Lucas: Yes, it is a high-risk industry. Why do 27 contractors go in on one job, on one line of railroad when I would dare to say, outside of the ones that got some help, all lost money?

Mr. Perrault: You are obviously questioning the discretion of the CNR in exacting, in effect, their tribute to the very last degree from the legal terms of the contract. You are suggesting that the CNR should have exercised more favourable discretionary power, in view of these very abnormal weather conditions.

Mr. Lucas: Even if we had been working for the Government of Alberta and had been building a highway instead of a railroad, I think that they would have gone along and given us a little longer period of time and would not have been quite so severe on us.

Mr. Perrault: In other words, it is a matter of discretion. You are not questioning the legal aspects of the contract. You are saying that the CNR did not exercise fair and proper discretion.

Mr. Lucas: That is right. For example, you have machines sitting in one spot, and they draw them in from Calgary and pay the freight in and out on it and leave it alongside the same type of machines that cannot work. Besides that a fill went in at Mile 110. It slid out on them and our supervisor told them that if they put all borrow pit dirt in there that it will definitely slide. They said "No we want it in there because that is where it came out of, and it is the cheapest." So we bogged it in there. All right. It slid. Then they turned around and brought in machinery from Calgary to do that work, paid them by the hour and left our machinery sitting one mile away. That shows you how much help they gave us.

Mr. Perrault: We have heard the statement implied today, Mr. Chairman, that these contractors were relying on the good faith of government engineers. The name of Major Charles was mentioned in this testimony. Would someone tell me what Major Charles' exact role was in this whole . . . ?

Mr. Lucas: Major Charles is a very nice old fellow, and he is over the top of all those CNR engineers. I am not too sure, but I would say he is over all the engineers that the CNR had employed. Let us put it that way. He is a retired man now.

[Interpretation]

existent mais que les bénéfices peuvent être substantiels si les conditions atmosphériques sont favorables et que l'estimé est juste? Je connais certains contrats qui ont été acceptés dans certaines compagnies et l'un a été une catastrophe pour une compagnie, mais il y a des compagnies qui s'en sont très bien tiré. Diriez-vous que c'est une industrie très hasardeuse.

M. Lucas: Oui, c'est une industrie qui prend de gros risques. Pourquoi 27 entrepreneurs s'engagent-ils dans une affaire, sur une ligne de chemin de fer quand j'ose affirmer, qu'en dehors des compagnies qui ont reçu de l'aide, toutes les autres ont perdu de l'argent?

M. Perrault: Vous vous posez des questions sur la conduite qu'a prise le CNR en exigeant ses droits légaux jusqu'à la limite extrême, mais en accord avec le contrat. Vous semblez suggérer que le CNR aurait dû exercer un pouvoir discrétionnaire plus favorable en raison des conditions atmosphériques très anormales.

M. Lucas: Même si nous avions construit une route au lieu d'un chemin de fer pour le gouvernement de l'Alberta, il nous aurait donné plus temps, et n'aurait pas été aussi rigide.

M. Perrault: Alors, c'est une question de discrétion. Vous ne contestez pas les aspects juridiques de ce contrat mais vous dites que le CNR ne s'est pas monté équitable.

M. Lucas: En effet. Par exemple, vous aviez des machines à un endroit qui n'étaient pas utilisées et malgré cela ils en firent venir de Calgary, payèrent le transport aller-retour et les remisèrent à côté de machines du même genre qui ne fonctionnent pas. De plus, il y eut un éboulement à Mile 110, qui les recouvrit. Le surveillant leur avait dit que s'ils mettaient tous les débris là il y aurait éboulis. Ils insistèrent quand même, en disant que c'était la façon la plus économique. Alors nous avons tout déversé là, comme ils voulaient, et il y eut éboulis. Alors ils firent volte-face et firent venir de la machinerie de Calgary pour faire le travail, les payèrent à l'heure et laissèrent notre machinerie dormir un mille plus loin. Cela vous montre quel genre de collaboration ils nous ont accordée.

M. Perrault: Vous avez entendu la déclaration faite aujourd'hui, monsieur le président, que ces entrepreneurs se fiaient à la bonne foi des ingénieurs du gouvernement. On a mentionné le nom du Major Charles. Quelqu'un peut-il me dire? Quel était le rôle exact du Major Charles?

M. Lucas: C'était un homme bien charmant et il était le responsable de tous les ingénieurs du CNR. Je ne suis pas très sûr mais je dirais qu'il était à la tête de tous les ingénieurs que le CNR a employés. Il est maintenant à la retraite.

[Texte]

Mr. Perrault: Mr. Chairman, in the final analysis I would like to ask Mr. Lucas whether, to his knowledge, Major Charles made the final decision with respect to the disposition of these contracts. Did he make some direct decisions in this matter?

Mr. Lucas: I do not really know but I would say that they went pretty well by what Major Charles said.

1120

Mr. Perrault: You state that you relied on the good faith of government engineers. Major Charles has a world wide reputation for railway building and has established an excellent ethical reputation as a builder in all parts of the world. I wonder exactly what his role was in this contract. I should think that a man with his background might have been sympathetic to the problems which weather can cause, because I understand that he did some railway building in Burma where they probably have monsoons. They could not try to build in that kind of weather, perhaps.

Mr. Lucas: I think Major Charles was the type of gentleman that regardless of what it was, or how it was, he would go down the line and that was it.

Mr. Perrault: Mr. Chairman, this question has been touched on before by Mr. Allmand, but I wonder if Mr. Lucas or Mr. Hatch or Mr. Rohl can tell us whether to their knowledge, the Canadian Good Roads Association, or the Heavy Construction Association have ever entered a formal protest about the CNR contract form? It seems rather strange to me that there does not seem to be any hard evidence that the trade association, ostensibly acting on behalf of contractors like you across Canada, has ever formally protested the way this contract has been written. I know the Heavy Construction Association and they do a very effective job in many parts of Canada, but I am rather amazed that no protest has been entered by them. Do you have any information on that?

Mr. Lucas: To my knowledge they have not done anything. To the best of my knowledge it is not a very large organization, outside of Saskatchewan. I am around there all the time and I never hear about them outside of their roadbuilders convention. That is about the only time that you hear about them.

Mr. Perrault: You would like to see a formal inquiry authorized by the government, in view of what you claim to be the unfair discretionary power exercised by the Canadian National Railway. Would that summarize the position fairly well?

Mr. Allen: Right. The power to recommend compensation should that board be . . .

Mr. Perrault: With the power to recommend compensation. Thank you Mr. Chairman.

[Interprétation]

M. Perrault: J'aimerais demander à monsieur Lucas si à sa connaissance Charles a pris la décision finale en accord avec les dispositions du contrat. A-t-il pris une décision directe dans cette question?

M. Lucas: Je ne sais pas mais tout le monde a suivi l'opinion du major Charles.

M. Perrault: Vous dites que vous vous fiez à la bonne foi des ingénieurs du gouvernement. Le major Charles a une réputation mondiale comme constructeur de chemins de fer et il s'est acquis une excellente réputation comme constructeur dans toutes les régions du monde. Je me demande quel rôle il a joué dans ce contrat. J'aurais cru qu'un homme avec des antécédents semblables aurait pu être compréhensible aux problèmes qui ont été causés par le climat puisqu'il se construit un chemin de fer en Birmanie ou il y a de la mousson. J'imagine qu'il n'essayerait pas de construire dans de telles conditions.

M. Lucas: Je crois que le major Charles est le genre d'hommes qui, quelles que soient les conditions, font ce qu'ils peuvent quand même.

M. Perrault: Monsieur le président, cette question a été évoquée auparavant par monsieur Allmand mais je me demande si monsieur Lucas ou monsieur Hatch ou monsieur Rohl, peuvent nous dire si l'Association Canadienne des bonnes routes ou l'Association de la construction lourde a protesté au sujet de la formule du contrat du CNR? Cela me semble étrange qu'il n'y ait aucune preuve concluante que l'Association professionnelle qui visiblement représente l'entrepreneur dans tout le Canada, n'ait pas lancé de protestation officielle contre la formule de rédaction de ces contrats. Je connais l'Association de la Construction lourde et elle fait du bon travail, dans plusieurs régions du Canada et je m'étonne qu'ils n'aient fait aucune contestation. Avez-vous des renseignements là-dessus?

M. Lucas: A ma connaissance, ils n'ont rien fait et ce n'est pas une grosse organisation en dehors de la Saskatchewan. Je suis toujours là mais je n'entends jamais parlé d'eux en dehors de leur congrès de constructeurs de route. C'est la seule occasion où l'on entend parler d'eux.

M. Perrault: Vous aimeriez qu'une enquête officielle soit autorisée par le gouvernement parce que vous soutenez que le CNR a excusé des pouvoirs discrétionnaires injustes. Cela résume-t-il votre position?

M. Allen: Oui. Il devrait y avoir dédommagement. Si la Commission . . .

M. Perrault: Avec le pouvoir de recommander un dédommagement. Merci monsieur le président.

[Text]

The Chairman: Mr. Mahoney, you have a supplementary question.

Mr. Mahoney: Yes. First gentlemen, do you feel that you could obtain any better information as to the conditions on which you were going to have to operate by doing any less extensive work than the owner himself ought to have done in designing the job? Is it economically feasible to suggest that you should go in and thoroughly inspect the job to satisfy yourself, apart from the information given to you by the owner, that the conditions are as he has stated they are in his investigation?

Mr. Lucas: We always went and inspected every job, to the best of our ability. The superintendent and myself spent four to five days on that job up there.

Mr. Mahoney: Did you examine subsurface conditions?

Mr. Lucas: Yes we did. We examined everything. We went down the road and decided in Mile 10 as I told you. We put in our so and so and our camps, and we were all planned for this.

Mr. Mahoney: Would it surprise you to know that the Canadian Construction Association has made regular representations to the federal government testing the form of its contract?

Mr. Lucas: I understand the CNR has changed their form of contract now.

Mr. Mahoney: I wonder, Mr. Chairman, if it would be possible, for the record, to obtain a form of the new standard contract so that we may see what items bothered the conscience of the CNR sufficiently to the worth changing. Finally sir, you represent something like 65 years of contracting experience. Is it within your knowledge either personally or of other contractors whom you know, that prior to submitting a bid it was important to know who the engineer on the job was going to be?

Mr. Lucas: Mr. Mahoney, I do not know just what you mean.

Mr. Mahoney: Did you ever try to find out who your engineer was going to be, before putting your bid in?

• 1125

Mr. Lucas: That is pretty hard to find out before you are awarded the contract. You might try to find out, and they may say so and so is going up there, yet he may not and another one will go.

Mr. Mahoney: Did you ever think that it is important to know? Would it possibly affect the bid if

[Interpretation]

Le président: Monsieur Mahoney vous avez une autre question?

M. Mahoney: Tout d'abord, estimez-vous monsieur que vous pouvez obtenir de meilleurs renseignements quant aux conditions dans lesquelles vous devrez travailler en faisant un travail moins extensif que propriétaire est supposé en avoir fait en prévision du travail?

Est-ce économiquement possible pour nous d'aller inspecter le travail, et vérifier vous-même si les conditions sont telles que le propriétaire?

M. Lucas: Nous sommes toujours allés inspecter chaque travail du mieux de nos connaissances. Le contremaître et moi-même, avons consacré quatre ou cinq jours sur les lieux.

M. Mahoney: Avez-vous gagné le sous-sol?

M. Lucas: Oui, nous l'avons fait. Nous avons tout examiné.

M. Mahoney: Seriez-vous surpris d'apprendre que de la construction canadienne a fait des instances régulières au gouvernement canadien pour protester contre la teneur du contrat.

M. Lucas: Je crois que maintenant le CNR a changé la formule du contrat.

M. Mahoney: Je me demande monsieur le président si nous pourrions obtenir une version des nouveaux contrats pour nos registres afin de savoir ce qui chicotait le CNR suffisamment pour qu'il ait envie de le changer. Enfin, monsieur vous représentez 65 ans d'expérience dans les contrats. Cela relève de vos connaissances, à savoir, si c'est important de connaître afin de soumettre une offre, qui sera l'ingénieur en charge du travail?

M. Lucas: J'ignore ce que vous voulez dire, monsieur Mahoney.

M. Mahoney: Avez-vous déjà essayé de savoir qui serait l'ingénieur avant de soumissionner?

M. Lucas: C'est très difficile de le savoir d'une façon certaine, puisqu'on peut nous donner un nom au moment de la soumission et l'on apprend plus tard qu'un autre ingénieur sera en charge.

M. Mahoney: Est-ce que vous trouvez que cela a une importance quelconque? Est-ce que cela affectera

[Texte]

you had an engineer with whom you had experience, and a good working relationship? Would you put in another bid under those circumstances, if you knew the engineer was going to be a tough son-of-a-gun and who would deal hard?

Mr. Lucas: No, I would say I would not because I look for fairness from them all. Naturally they have to abide by fairness down the aisle. You do not strike any good ones, and you do not strike any bad ones, let's put it that way, unless they become real ugly.

Mr. Mahoney: What about either of you other gentlemen?

The Chairman: Just a minute.

Mr. Mahoney: The question is equally applicable to all three. Perhaps the other two gentlemen have views different from those of Mr. Lucas.

The Chairman: Any answer from the two gentlemen?

Mr. Allen: Mr. Rohl, have you ever checked who the engineers are?

Mr. Rohl: No, I have not.

Mr. Allen: Mr. Hatch.

Mr. Hatch: No, I do not check who the engineers are bidding a contract.

The Chairman: Mr. Nesbitt?

Mr. Nesbitt: It seemed to me that the purpose of our meeting this morning was analogous to that of a grand jury, to decide if there is sufficient cause to have this matter looked into in great detail and very thoroughly with respect to the terms of the contract put out by the CNR, and possibly if any recommendation might be made for some sort of remuneration indirectly. I do not feel that this Committee is really very competent to do that. As has been suggested, perhaps this should be done by a more specialized committee of experts.

We have heard quite a bit of evidence, and I have no doubt that much will be repetitious. Perhaps Mr. Mahoney or Mr. Reid could make a suggestion that we might recommend to the government that some sort of inquiry could be made.

Mr. Douglas (Assiniboia): Mr. Chairman, I believe I am the next questioner. I am prepared to make a motion along those lines when I get through with my questioning.

I would like to ask Mr. Lucas or his attorney if he would, in fact, have a second similar contract with the CNR in Manitoba? Did I understand him to say that?

[Interprétation]

voire affaire si l'ingénieur était un homme que vous connaissez d'expérience et avec qui vous entretenez de bonnes relations? Est-ce que cela affecterait votre offre si vous saviez à l'avance que vous aurez affaire à un dur à cuire?

M. Lucas: Je dois dire que je ne le ferais pas parce j'attends d'eux qu'ils soient honnêtes. Il faut naturellement être juste envers tout le monde. Vous n'éliminez ni les bons, ni les mauvais avant qu'ils ne soient vraiment laids.

M. Mahoney: Qu'en pensez-vous messieurs?

Le président: Un instant.

M. Mahoney: La question est applicable au trois. Les deux autres messieurs ont peut-être des vues différentes de celles de monsieur Lucas.

Le président: Aucune réponse de ces deux messieurs?

M. Allen: Monsieur Rolik avez-vous vérifié l'identité des ingénieurs?

M. Rohl: Non, je ne l'ai pas fait.

M. Allen: Monsieur Hatch?

M. Hatch: Non.

Le président: Monsieur Nesbitt.

M. Nesbitt: Il m'a semblé que le but de notre réunion, ce matin, ressemblait à celui d'un grand jury à savoir, décider s'il y a une cause suffisante pour mériter une enquête approfondie des termes du contrat émis par le National-Canadien et voir si on pourrait faire une recommandation pour obtenir une compensation. Mais je doute que le comité soit compétent pour le faire. Comme on l'a déjà dit, cela devrait être fait par un comité beaucoup plus spécialisé, composé d'experts.

On a entendu plusieurs témoignages qui se sont répétés. Monsieur Mahoney ou Reid pourraient peut-être proposer au gouvernement d'ouvrir une enquête.

M. Douglas (Assiniboia): Je crois que c'est mon tour. Je suis prêt à proposer une motion dans ce sens après avoir terminé d'interroger.

J'aimerais demander à monsieur Lucas ou à son avocat s'il a eu, en fait, un deuxième contrat avec le National-Canadien au Manitoba? J'ai cru comprendre qu'il l'a dit.

[Text]

Mr. Lucas: Yes, I did, in Snow Lake, Manitoba.

Mr. Douglas (Assiniboia): It was being carried on simultaneously with this Great Slave Lake contract?

Mr. Lucas: Yes, in the fall of 1962.

Mr. Douglas (Assiniboia): Did you get into any difficulties with that contract?

Mr. Lucas: There was a little argument. Their engineering again on that job was 100 per cent out.

Mr. Douglas (Assiniboia): Was the same construction engineer involved in that one?

Mr. Lucas: No. Major Charles was on the top of that one a lot more often.

Mr. Douglas (Assiniboia): You were able to complete your contract?

Mr. Lucas: We completed our contract.

Mr. Douglas (Assiniboia): And make a settlement with the CNR?

Mr. Lucas: And make a settlement. I have not signed off that job yet, but it is pending.

Mr. Douglas (Assiniboia): I see. When did you complete the contract?

Mr. Lucas: In the fall of 1962.

Mr. Douglas (Assiniboia): Does that not seem like a long time to be settling up?

Mr. Lucas: You are not just whistling.

Mr. Douglas (Assiniboia): What about the other contractors?

Mr. Allen: I wonder if I could add to that answer. The case of Corbett Construction Ltd. vs Canadian National Railways Company which I have appended to my submission involves that contract. That is the case in which Mr. Justice Wilson found that the CNR had made misrepresentations but declined to find that they were fraudulent.

Mr. Douglas (Assiniboia): With regard to the Great Slave Lake railway mentioned on page 7, it is stated that there were 14 contractors involved. I understood Mr. Lucas to say something about 29 contractors.

Mr. Lucas: I said 27. I am talking about the bridge contractors and all those. These are all dirt and clearing contractors that Mr. Allen is talking about.

[Interpretation]

M. Lucas: Oui. A Snow Lake (Man.).

M. Douglas (Assiniboia): Il était rempli simultanément avec celui du Grand lac de l'Esclave.

M. Lucas: Oui, à l'automne de 1962.

M. Douglas (Assiniboia): Avez-vous des difficultés avec ce contrat?

M. Lucas: Il y a eu un petit accrochage. Leur ingénierie était tout à fait à côté.

M. Douglas (Assiniboia): Est-ce le même ingénieur en construction dans ce contrat?

M. Lucas: Non. Le major Charles était le plus souvent à la tête de ces travaux.

M. Douglas (Assiniboia): Avez-vous pu exécuter votre contrat?

M. Lucas: Nous l'avons terminé.

M. Douglas (Assiniboia): Et avez-vous fait un arrangement avec le CN?

M. Lucas: Nous avons fait un arrangement. Je n'ai pas encore terminé ce travail encore, mais il est en suspens.

M. Douglas (Assiniboia): Je vois. Quand l'avez-vous terminé? C'était en quelle année?

M. Lucas: A l'automne de 1962.

M. Douglas (Assiniboia): Cela ne vous semble pas long?

M. Lucas: Vous ne faites pas seulement que siffler.

M. Douglas (Assiniboia): Qu'advient-il des cent entrepreneurs?

M. Allen: Je me demande si je devais répondre à cette question. Il s'agit du cas de *Corbett Construction Ltd* opposé à la compagnie de chemins de fer nationaux que j'ai ajouté à ma déposition et qui a traité ce contrat. Le juge Wilson a constaté que le CNR était coupable de fausses représentations et par conséquent de fraude.

M. Douglas (Assiniboia): Pour ce qui est de la ligne de chemins de fer du Grand lac de l'Esclave, à la page 7, on voit que 14 entrepreneurs participaient à ce contrat. Je comprends que monsieur Lucas a parlé de 29 entrepreneurs.

M. Lucas: J'ai dit 27. Je parle des entrepreneurs de part et autres. Monsieur Allen parlait des entrepreneurs de poussier et en déblayement.

[texte]

Mr. Douglas (Assiniboia): To the best of your knowledge all those contractors or almost all of them lost money too?

Mr. Lucas: The majority of them lost money.

Mr. Douglas (Assiniboia): According to Mr. Allen's report on page 7, there was some suggestion of discrimination in settlements with some of these other contractors. Did some of them, in fact, get something what you are asking for at the present time?

1130

Mr. Lucas: Some of them obtained some money out of it. Some of them got let off the job and did their own job by the hour. Number two job was a good example. It was let out to a contractor, for what reasons I cannot tell you. I do not know why. But it started to rain and he was pulled off the job, and then they gave him hourly work to do his own job.

Mr. Douglas (Assiniboia): In other words, you are prepared to say, in your opinion, there was discrimination in the CNR's handling of the various contracts.

Mr. Lucas: There were some gentlemen who received a lot out of it.

Mr. Douglas (Assiniboia): I do not think it is right at this time, in view of the motion I am going to make, to ask you to try to name all these people. If the kind of hearing is held that I hope will be held, I am sure that all the contractors would probably be involved in that hearing.

Mr. Lucas: I can give you a list, if you wish, of all the contractors. Not right now, but I can get you a list if you want.

Mr. Douglas (Assiniboia): If it is agreeable with the Chairman that we append such a list to the Minutes of the proceedings, I would appreciate it very much.

The Chairman: Mr. Lucas, you will prepare the list?

Mr. Lucas: Yes.

The Chairman: Is it agreed? Agreed.

Mr. Osler: Without getting back to name-calling or anything, the name of Mr. Cox as the supervising engineer comes up in your case. Was he the supervising engineer for all these other jobs as well?

Mr. Lucas: Yes, he was over the top of them all. They had three men to each job as engineering crew on the job. Mr. Cox was over the entire bunch.

[Interprétation]

M. Douglas (Assiniboia): Au meilleur de ma connaissance tous ces entrepreneurs ou la plupart d'entre eux ont perdu de l'argent aussi.

M. Lucas: La majorité d'entre eux a perdu de l'argent.

M. Douglas (Assiniboia): D'après le mémoire de monsieur Allen, à la page 7, on parle de discrimination vis-à-vis de certains autres entrepreneurs. Certains ont-ils déjà obtenu satisfaction de ce que vous demandez?

M. Lucas: Certains ont obtenu de l'argent. Quelques-uns ont laissé le travail et ont fait le leur à l'heure. Le deuxième travail constituait un bon exemple. Il était laissé à un entrepreneur pour des raisons que je ne puis vous donner. Je ne sais pourquoi. Il a commencé à pleuvoir et il n'a pu travailler. Ensuite on lui a payé son travail à l'heure.

M. Douglas (Assiniboia): En d'autres termes, à votre avis, il y a eu injustice dans ces différents contrats.

M. Lucas: Certaines personnes ont reçu une certaine compensation.

M. Douglas (Assiniboia): Je ne crois pas que ce soit bon en ce moment, en ce qui concerne la motion que je vais présenter, de vous demander de nommer toutes ces personnes. Je suis certain que tous les contracteurs seraient convoqués si on tenait ce genre d'audiences.

M. Lucas: Je peux vous donner une liste, si vous le desirez de tous les entrepreneurs. A l'heure actuelle, je puis vous donner une liste dès aujourd'hui, si vous voulez.

M. Douglas (Assiniboia): Si le président est d'accord, on pourrait ajouter cette liste au compte-rendu. Je vous en serais très reconnaissant.

Le président: Monsieur Lucas, allez-vous préparer la liste?

M. Lucas: Oui.

Le président: Est-on d'accord? D'accord.

M. Osler: Sans porter d'accusation ou quoique ce soit, le nom de monsieur Cox a été comme étant l'ingénieur surveillant occupait-il ce poste pour tous ces travaux?

M. Lucas: Oui, c'était lui le grand chef. Il y avait trois hommes par contrat, sur l'équipe d'ingénierie et monsieur Cox était leur chef.

[Text]

Mr. Douglas (Assiniboia): Mr. Chairman, I would like to make a motion along these lines.

The Chairman: I think it would be unfair to make a motion. We still have two more contractors to hear, and I think it is only fair that they be heard before presenting your motion. Mr. Skoberg is the next speaker.

Mr. Douglas (Assiniboia): Will you allow me to make my motion as soon as the questioning is completed?

Mr. Horner: Mr. Chairman, if he made the motion now we would not necessarily have to act on it. It could stand and we could have it later.

The Chairman: We have other speakers. Mr. Skoberg asked me if he could be recognized.

Mr. Skoberg: Mr. Chairman, I will certainly agree to having a motion now and speak on it when it is presented. I am sure that this would be a very good way of doing it. Then we could include the other two gentlemen who are here with us this morning.

Mr. Perrault: Mr. Chairman, it seems to me it would be more systematic to hear all the witnesses, then on the basis of their testimony propose any motion that we may wish at that time.

Mr. Douglas (Assiniboia): I am willing to abide by that, Mr. Chairman, as long as it is recognized that I have a motion to make and as long as I am given an opportunity to make it.

The Chairman: You will have an opportunity at the end, Mr. Douglas.

Mr. Skoberg: Mr. Chairman, I believe all of us can appreciate the fact that Clause 16 in any contract such as this is similar to some of the discretionary powers that are given to Ministers in government in the event someone does not live up to his obligations, powers to impose the rules and the conditions of that particular legislation.

The question I would like to ask each of the gentlemen and probably through their counsel, is whether or not you consider that you could have completed your contract in the 18 months still remaining under the terms and conditions of the original contract that you signed, without bringing extra material and equipment in?

Mr. Lucas: You mean could we have finished our contract on time if it would have been 1,300,000 cubic yards. That is what you mean, right?

Mr. Skoberg: This is true, under the terms of the contract.

[Interpretation]

M. Douglas (Assiniboia): Monsieur le président, j voudrais présenter une motion dans ce sens.

Le président: Je trouve qu'il ne serait pas juste de présenter une motion. Deux autres entrepreneurs doivent encore témoigner et il serait juste de l'entendre d'abord. Monsieur Skoberg aura ensuite la parole.

M. Douglas (Assiniboia): Me permettez-vous de présenter ma motion aussitôt que l'interrogatoire sera terminé?

M. Horner: Monsieur le président, s'il a présenté une motion, on ne pourrait pas nécessairement l'étudier. On pourrait la réserver et l'étudier plus tard.

Le président: D'autres personnes désirent prendre la parole. Monsieur Skoberg m'a demandé s'il pourrait avoir la parole.

M. Skoberg: Monsieur le président, je serais d'accord qu'il fait une motion et de l'examiner dès qu'elle sera présentée. Je suis certain que cela sera efficace. Nous pourrions ensuite inclure les deux entrepreneurs qui vont témoigner ce matin.

M. Perrault: Il me semblerait plus juste d'entendre d'abord les témoins, ensuite sur la foi de leurs témoignages, de proposer une motion à notre souhait.

M. Douglas (Assiniboia): Je suis d'accord avec le règlement si l'on accepte que j'ai une motion à présenter et qu'on m'en donne l'occasion de la faire.

Le président: Vous aurez l'occasion de le faire à la fin des délibérations.

M. Skoberg: Monsieur le président, je crois que nous sommes tous d'accord que l'article 16 dans ce genre de contrat ressemble aux pouvoirs discriminatoires accordés aux ministres au cas où une personne n'honore pas ses engagements des pouvoirs capables de proposer les règles et les conditions de cette mesure législative. J'aimerais demander à chacun et probablement par l'entremise de son avocat, s'il croit qu'il aurait pu terminer le contrat dans les dix-huit mois qui restaient d'après les modalités du contrat original qui a été signé, sans ajouter de matériaux et d'équipement?

M. Lucas: Vous demandez si nous avons pu terminer le contrat, aux mois de février et de mars, si cela aurait donné 1,300,000 verges cubiques, n'est-ce pas?

M. Skoberg: C'est vrai, en vertu des conditions du contrat.

[Texte]

Mr. Lucas: I moved 975,000 yards in the year 1962, so I was getting within three hundred thousand. Then was right up to about my 1,300,000 yards at the end of March, 1963.

Mr. Skoberg: To make this very clear, the contract was finished 18 months ahead of schedule. You had 18 months to work on before that contract was finished. I would like to have it made very clear whether or not you considered that you would have finished in that extra 18 months time under normal conditions and pending all other circumstances that may have arisen?

Mr. Lucas: Leaving the weather out, yes, quite easily.

Mr. Skoberg: And the other gentlemen? Mr. Rohl, could you have completed your portion of the contract in the terms that were agreed to at the original signing of the agreement of the contract itself? You had that extra 18 months to work on.

Mr. Rohl: Yes, I could have completed it easily. In fact, I was only about two weeks overdue as it was. I completed mine.

Mr. Skoberg: Mr. Hatch?

1135

Mr. Hatch: I completed it in the one year under heavy pressure and hiring of equipment. If I had had another two months extension into the next year with favorable weather I could have completed it with my own equipment, not in 18 months but in two months.

Mr. Skoberg: Would it be fair to say that if you had legal advice in signing contracts and they recommended against the signing of such because of Clause 15(c) or Clause 16, this would then leave only the very large contractors in a position to bid on this particular type of work, and the smaller contractors would be left out?

Mr. Lucas: That is right. You are quite correct. That has proved on that job very well. Two large outfits were in on that job. They came out of there and I could get either one of them to say that we were not doing it right. They came out of it alright because they had a full engineering staff, a full legal staff and everything else. The big outfits are the boys who can handle the CNR.

Mr. Skoberg: I think that is all I have, Mr. Chairman. Thank you.

The Chairman: Mr. Osler.

Mr. Osler: It is probably because I am neither a lawyer nor an engineer that I am not absolutely

[Interprétation]

M. Lucas: En 1962, 975,000 verges soit moins de 300,000 et à la fin de mars 1963, environ 1,300,000 verges.

M. Skoberg: Le contrat était terminé 18 mois avant la date prévue. Par conséquent, vous avez 18 mois pour travailler avant la fin du contrat. Je voudrais que vous me disiez clairement si vous pensez que vous auriez pu finir votre travail au cours de ces 18 mois, dans les conditions normales et à l'encontre de toutes les autres circonstances?

M. Lucas: Sans tenir compte de la température, cela aurait été facile.

M. Skoberg: Et les autres entrepreneurs? Monsieur Rohl, est-ce que vous auriez pu aussi terminer votre partie du contrat dans les conditions convenues lorsque vous avez signé le contrat? Vous aviez eu 18 mois de plus pour travailler?

M. Rohl: Oui, j'aurais pu le faire facilement. En fait, je n'étais que deux semaines en retard. J'ai terminé ma partie de travail.

M. Skoberg: Monsieur Hatch?

M. Hatch: Je l'ai terminé sous de fortes pressions et en deux autres mois, louant de l'équipement. Si j'avais eu deux autres mois, l'année suivante dans des conditions de température favorables, j'aurais pu terminer le travail avec mon propre équipement, pas en 18 mois, mais en deux mois.

M. Skoberg: Serait-il juste de dire que si vous aviez consulté vos avocats lors de la signature des contrats et qu'ils vous avaient recommandé de ne pas le faire à cause de la clause 2 (c) ou (16), est-ce que cela aurait permis seulement aux grands entrepreneurs de faire des soumissions, en laissant de côté les petits entrepreneurs.

M. Lucas: Oui, c'est juste. Cela a fort bien été prouvé. Deux grandes équipes faisaient ces travaux. Après le travail, les ouvriers auraient pu me dire que nous servions à mauvais escient. Ils s'en sont tirés parce qu'il y avait une équipe d'ingénieurs, d'avocats et d'autres. Ils sont les seuls qui peuvent faire affaire avec le CN.

M. Skoberg: C'est tout, monsieur le président. Merci.

Le président: Monsieur Osler.

M. Osler: Je ne suis ni avocat, ni ingénieur; par conséquent je ne suis pas tout à fait content de la

[Text]

straight on this point, and this is the point I was going to bring up when I asked for a question. I still do not understand this time element. On the one hand, we have heard that the contract was completed 18 months ahead of schedule. Is that right?

Mr. Allen: That is not quite accurate, sir.

Mr. Osler: This is what I do not understand. It seems to me that it was the time element that got you into trouble and yet if it was completed ahead of time . . .

Mr. Allen: The contracts were not completed ahead of schedule.

Mr. Osler: But the railroad was.

Mr. Allen: The railroad was completed 18 months ahead of schedule. The contractors were behind because of weather conditions and our basic complaint . . .

Mr. Horner: And there was no yardage to move.

Mr. Allen: And there was no yardage to move. The complaint was—and I have some photographs of this mud—that once the mud got in there and got wet, it took about 10 days to dry out before it could be properly worked. I looked at Mr. Hatch's diary on this job and it shows day after day of rain; throughout the month of June there were not two consecutive days that were clear. I am told that July and August were the same. On the back of my brief you will see the statements that were made by Mr. Taylor, who was then the Minister of Public Works for Alberta, about the delays in road contracting in his province that year because of the weather. The complaint is not that it rained but that the CNR refused to give the contractors the additional time they needed. In other words, the additional working days they lost because of weather. The contractors were going out with their machines and pushing around soup. That is what it amounted to.

Mr. Osler: Yes. It seems to me, Mr. Chairman, that we have two problems here. The first is to establish whether or not there is a reasonable doubt that you were misused by the railroad. The second is whether or not the type of contract that was used by the railroad was unworthy of use by a government agency. They are two separate problems. From your point of view, the second is a philosophical one because it would not affect your particular circumstances.

Mr. Allen: I agree, Mr. Osler, it is a very important one, and if it is going to be investigated I think it is one that the Government of Canada could well lead in.

Mr. Osler: That is right, but it would not affect the particular troubles of these gentlemen.

[Interpretation]

réponse que j'ai reçue. Je ne comprends pas ce élément de temps. D'une part, on nous dit que le contrat a été terminé 18 mois avant la date prévue. Est-ce exact?

M. Allen: Cela n'est pas tout à fait juste.

M. Osler: Il y a quelque chose que je ne comprend pas. Il me semble que c'est l'élément de temps qui vous a donné des difficultés et cependant, le contrat a été complété avant le temps.

M. Allen: Le contrat n'a pas été terminé avant le temps . . .

M. Osler: Mais le chemin de fer l'a été?

M. Allen: La voie ferroviaire a été complétée 18 mois avant le temps mais tout cela dépendait des conditions de température et ceci représente nos principaux griefs.

M. Horner: Ils avaient plus de terre à déménager.

M. Allen: Il n'y avait pas de terre à déménager. J'ai des photographies de la boue qu'il y avait là. Il a fallu dix jours avant que cette boue puisse sécher avant qu'on puisse travailler. J'ai consulté le journal de Mr. Hatch et il a plu tous les jours pendant le mois de juin. Il n'y a pas eu deux jours de beau temps. On me dit que c'était la même chose pour le mois de juillet et le mois d'août. Et dans mon mémoire, vous verrez qu'il y a une déclaration de M. Taylor, Ministre des Travaux publics de l'Alberta démontrant que son ministère n'a pas pu travailler cet été-là à cause du temps qu'il faisait. Ce n'est pas parce qu'il a plu que l'on se plaint mais parce que le CNR a refusé d'accorder le temps supplémentaire dont ils avaient besoin. En d'autres mots, ils perdirent des jours additionnels à cause de la température. Les entrepreneurs en étaient rendus à faire charroyer la boue.

M. Osler: Monsieur le président, il me semble qu'il y a deux difficultés. D'abord, il faut établir s'il y a un doute raisonnable sur la façon dont la société a été traitée et deuxièmement, si ce contrat-là ne doit pas être utilisé par le gouvernement. De ce point de vue, il comporte une considération philosophique mais qui n'affecterait pas votre situation particulière.

M. Allen: Je suis d'accord, M. Osler, c'est une considération importante et si elle doit faire l'objet d'une enquête, je crois que le gouvernement du Canada devrait s'en charger.

M. Osler: C'est vrai, mais cela n'affecterait en rien les problèmes particuliers de ces hommes.

[Texte]

Mr. Allen: No.

Mr. Osler: The first one is the question we are dealing with. I would like to know how these fellows completed their line 18 months ahead of time when these particular contractors who are before us—in general 12 out of 14 of them—all experienced great delays which were chiefly due to weather and the requirements of extra fill. Where did the slack 18 months come up?

Mr. Allen: That, sir, is a question I think you would have to ask the Canadian National Railways; we do not really know. However, we have read and I think we have publications where it is stated with some degree of pride, apparently, that they finished this line 18 months ahead of schedule and at a saving of \$11 million over the original estimate.

Mr. Horner: What you are saying—if I may, Mr. Chairman—is that the railroad really gave themselves 18 months grace.

Mr. Allen: That is right, but they did not give anybody else . . .

Mr. Horner: But they would not give the contractors 18 months.

Mr. Crossman: A short supplementary, Mr. Chairman, if I may.

The Chairman: Mr. Crossman.

Mr. Crossman: Speaking about the additional yardage, on the contract was that considered as an extra to be paid for?

1140

Mr. Allen: It was merely paid for at the unit price which was bid for it. That would normally be a bonus to a contractor but there was so much of it. Mr. Lucas had the men and the equipment for a one million yard job and he got into a two million yard job and he had a subtle part of it, and so on. Also, of course, they were still insisting that he move this additional yardage within his contract deadline.

Mr. Crossman: With the additional yardage that was not contracted for, I wonder how they could insist on the contract deadline?

Mr. Allen: I submit that in fairness they could not, sir, but they did.

Mr. Osler: Mr. Chairman, it is purely the time element that we are talking about here and whether or not it was even within the terms of a reasonable man's interpretation of the contract that the time element had to be lived up to.

[Interprétation]

M. Allen: Non.

M. Osler: Je voudrais savoir comment il se fait que les travaux de ces gens ont été terminés 18 mois avant la date prévue lorsque ces entrepreneurs qui sont ici, douze sur quatorze en général, ont éprouvé des retards pour cause de pluie et de remplissage additionnel. Comment expliquez-vous cette période de 18 mois?

M. Allen: C'est une question que vous devez poser au National Canadien; nous ne le savons pas mais nous avons vu des publications où l'on rapporte le fait avec orgueil en précisant que les travaux ont été terminés 18 mois avant la date prévue avec une économie de \$11 millions sur l'estimé original.

M. Horner: La société ferroviaire s'est accordée 18 mois de grâce, si je peux m'exprimer ainsi monsieur le président.

M. Allen: Oui, mais ils n'ont pas accordé cette chance aux autres.

M. Horner: Ils n'ont même pas accordé deux mois de plus aux entrepreneurs.

M. Crossman: Un mot, monsieur le président, s'il m'est permis.

Le président: Monsieur Crossman.

M. Crossman: En parlant du métrage additionnel, était-ce stipulé dans le contrat comme un extra qui devait être payé?

M. Allen: On l'a payé au prix de l'unité, selon la soumission. Normalement, ce serait un boni pour l'entrepreneur, mais il y en avait tellement. M. Lucas avait tout ce qu'il fallait pour faire un travail de 1 million de dollars, homme et équipement, mais il s'est trouvé devant une tâche qui lui en a coûté 2 millions. C'est la raison pour laquelle on a insisté pour qu'il termine le métrage supplémentaire dans les limites stipulées dans le contrat.

M. Crossman: Avec tout ces métrages supplémentaires, je me demande comment on a pu insister pour que la date limite soit respectée?

M. Allen: Ils ne pouvaient pas le faire mais ils l'ont fait.

M. Osler: Monsieur le président, en conséquence, c'est l'élément de temps dont il s'agit en ce moment et si oui ou non il était raisonnable que l'élément de temps soit respecté.

[Text]

Mr. Allen: Yes.

Mr. Osler: We have all heard of instances when jobs have had to be pushed ahead regardless . . .

Mr. Allen: Yes.

Mr. Osler: . . . because of the time element, but was it necessary in this case to push ahead regardless, and if so, should the contractor have taken the loss or should the CNR have taken the loss? That is the question, is it not?

Mr. Allen: Let me put it this way. I think if the time had been given there would not have been a loss to either party.

Mr. Osler: Yes. You are saying it another way.

Mr. Allen: I beg your pardon?

Mr. Osler: You are just saying it another way.

Mr. Allen: Yes.

Mr. Osler: But the time element is the factor . . .

Mr. Allen: That is right.

Mr. Osler: . . . and where we go from here is to find out whether it was reasonable to consider time so important that somebody had to pay extra money for it. If somebody had to pay extra money for it, why should it have been the contractor?

Mr. Allen: That is correct, sir.

Mr. Osler: Thank you.

The Chairman: Mr. Reid.

Mr. Reid: Mr. Allen, I would like to ask you a few questions on the nature of the contract. You have had some experience in the construction business, or in appearing for contractors. It is not feasible in any contract to have all the contingencies written out in black and white, is it?

Mr. Allen: I wish I could do it, but it is almost impossible.

Mr. Reid: So in almost any contract there will be areas of dispute between the contractor and the person letting the tender over the extras that will come up?

Mr. Allen: There is always room for it. I have seen dozens of contracts where this has not been the case.

[Interpretation]

M. Allen: Oui.

M. Osler: Nous avons tous connu des cas où des travaux devraient être continués en dépit . . .

M. Allen: Oui.

M. Osler: . . . Du point de vue du temps, était-ce nécessaire de continuer les travaux en dépit du temps que cela prendrait et dans ce cas, qui doit subir la perte le National-Canadien ou l'entrepreneur?

M. Allen: Personnellement, je crois que si on avait accordé une extension à la date limite, aucune perte n'aurait été encaissée pour l'un ou l'autre des parties intéressées.

M. Osler: Vous posez la question d'une autre façon.

M. Allen: Pardon?

M. Osler: Vous posez la question d'une autre façon.

M. Allen: Oui.

M. Osler: Mais c'est l'élément de temps qui est en jeu.

M. Allen: C'est vrai.

M. Osler: Est-il raisonnable de donner tant d'importance à l'élément de temps de sorte que quelqu'un ait à déboursier de l'argent? Et si quelqu'un doit payer un surplus pourquoi serait-ce l'entrepreneur?

M. Allen: En effet, monsieur.

M. Osler: Merci.

Le président: Monsieur Reid.

M. Reid: J'ai des questions à poser sur la nature du contrat. Vous avez de l'expérience dans le domaine de la construction ou comme entrepreneur, est-ce possible d'avoir toutes les éventualités stipulées noir sur blanc dans un contrat?

M. Allen: J'aimerais bien pouvoir le faire mais c'est peut-être très impossible.

M. Reid: Ainsi, dans presque tous les contrats, il aura des points en litige en cas de charges additionnelles, entre l'entrepreneur et la personne qui a demandé des soumissions.

M. Allen: Il y a toujours des questions qui peuvent être soulevées dans un contrat, mais il y a aussi des cas où il n'y a pas de problème.

exte]

Mr. Reid: But generally speaking the contract very often goes the way the contractor or the person making the tender anticipated. In other words, I am suggesting that there is always an act of God that can happen and usually does happen.

Mr. Allen: Certainly.

Mr. Reid: Generally speaking, then, the contract usually provides a frame of reference, and some contingency clauses are written into it.

Mr. Allen: But that is not so in this contract.

Mr. Reid: The point I am trying to make is that in a contract you have to rely on a certain degree of professional integrity, on the part of both sides.

Mr. Allen: Absolutely.

Mr. Reid: In other words, there must be some knowledge on both sides of the work to be done, some of the problems that may be encountered and that all contingencies cannot be covered in a written document.

Mr. Allen: Correct.

Mr. Reid: If the contractors who bid on the Great Western Railway had been sufficiently large, say about ten times larger than they were, would they not have been able to negotiate on a more equal basis with the CNR?

Mr. Allen: Possibly, but not necessarily. You see, the CNR broke this contract up into ten sections, so they were looking for ten separate contractors. I think one contractor had two sections, although I am not certain of this, but by doing that you will not have any one company that will be able to dictate to them.

Mr. Reid: So this is protection for the CNR.

Mr. Allen: Surely.

Mr. Reid: By letting it to a number of small contractors it means that they control the terms of work absolutely.

Mr. Allen: Right.

The Chairman: Gentlemen, I have just received word that the Atlantic Transportation Bill is now being debated and I wonder if the Committee would agree to adjourn until after the orders of the day this afternoon.

Mr. Horner: I wonder if Mr. Douglas could put his motion first?

[Interprétation]

M. Reid: En général, il est rare que les travaux procèdent de la façon prévue par le contrat. Il y a toujours des circonstances imprévues et incontrôlables.

M. Allen: Bien sûr.

M. Reid: Par conséquent, le contrat est une sorte de cadre de référence et il y a certaines clauses d'inscrites.

M. Allen: Il n'y en a pas dans ce contrat.

M. Reid: Ce que je voudrais faire ressortir, c'est que dans tous les contrats, il faut qu'il y ait un élément de bonne foi des deux côtés.

M. Allen: Absolument.

M. Reid: En d'autres mots, les deux parties doivent connaître la nature du travail, les problèmes qu'on peut rencontrer et savoir que toutes les éventualités n'ont pas été couvertes par écrit dans le document.

M. Allen: C'est juste.

M. Reid: Si les entrepreneurs avaient demandé dix fois plus qu'ils ne l'ont fait pour le chemin de fer du Grand Lac des esclaves, ne seraient-ils pas capables de négocier de façon plus équitable avec le National Canadien?

M. Allen: C'est possible, mais pas absolument nécessaire. Le National Canadien a divisé le contrat en 8 sections, en 10 sections plutôt. Par conséquent, il voulait 10 entrepreneurs différents. Je crois que l'un des entrepreneurs avait la charge de deux sections, mais je n'en suis pas certain, de cette façon le CNR n'a pas affaire à des grosses compagnies qui pourraient lui dicter leurs conditions.

M. Reid: C'est une façon du CNR de se protéger.

M. Allen: Sûrement.

M. Reid: Cela veut dire qu'ils accordent des contrats à plusieurs petits entrepreneurs afin de leur dicter leurs conditions.

M. Allen: Oui.

Le président: Messieurs, on vient de me dire que le Bill sur le transport atlantique ne sera pas débattu et je me demande si le Comité n'est pas d'accord pour lever la séance jusqu'à cet après-midi, soit après la fin de l'ordre du jour.

M. Horner: Je me demande si monsieur Douglas ne pourrait pas d'abord proposer sa motion.

[Text]

An hon. Member: Is it proper for Mr. Douglas to put his motion?

The Chairman: One minute, please. Even so, I will have to study the motion. We still have Mr. Ginter here.

Mr. Horner: We should all study it.

● 1145

Mr. Reid: If Mr. Douglas could move or give notice of his motion we would then all have ample opportunity to look at it during the adjournment period and you would have an opportunity to make a judgment on it as well, sir.

An hon. Member: I agree with Mr. Reid's suggestion.

Mr. Douglas (Assiniboia): Mr. Chairman, my motion is as follows:

That this Committee recommend to the House of Commons that a special commission be set up under Part I of the Inquiries Act to investigate allegations made by the five contractors mentioned in the Order of Reference dated June 2, 1969 respecting construction of the Great Slave Lake line of railway for the Canadian National Railways and to recommend appropriate action.

The Chairman: Before you make your motion, do you not think it would be in order to listen to both sides of the story and that we should hear from the CNR as well, Mr. Douglas?

Mr. Douglas (Assiniboia): Of course, they would naturally be one of the main parties to any investigation.

An hon. Member: I would like to speak to this after Mr. Douglas has finished.

Mr. Douglas (Assiniboia): I would have no objection to hearing from the CNR.

The Chairman: To be fair, I think we should hear from both sides before we make up our minds.

Mr. Douglas (Assiniboia): But I doubt very much if it will change anything.

Mr. Perrault: I agree with you, Mr. Chairman, that we should hear additional witnesses, and that we should also hear some sort of preliminary testimony from representatives of the CNR. Then after we have done that, a systematic way would be to invite motions, if there are any, from members of the Committee. I think that it is a systematic way to approach it. But if we start speaking to a motion then two or three other motions will come before us without our having heard the testimony on which we should be able to base our judgment about motions.

[Interpretation]

Une voix: Est-ce que Monsieur Douglas peut présenter sa motion?

Le président: Je dois étudier cette motion, d'abord Monsieur Ginter est toujours ici . . .

M. Horner: Nous l'étudierons tous.

M. Reid: Si monsieur Douglas pouvait présenter motion nous pourrions l'étudier pendant la période de déjeuner, et vous aurez aussi l'occasion et la chance d'étudier pour voir si elle est recevable.

Une voix: Je suis d'accord avec monsieur Reid.

M. Douglas (Assiniboia): Ma motion est la suivante. Le comité recommande à la Chambre des communes qu'une commission spéciale soit établie d'après la partie 1 de la loi sur les enquêtes pour faire enquête sur les cinq contrats du National Canadien pour la construction de la voie ferroviaire du Grand Lac des Esclaves pour le National Canadien et recommander l'action qui s'impose.

Le président: Est-ce qu'on ne doit pas entendre deux côtés de l'affaire avant d'entendre votre motion, monsieur Douglas?

M. Douglas (Assiniboia): Naturellement.

Une voix: J'aurais un mot à ajouter après monsieur Douglas.

M. Douglas: Je n'ai aucune objection à entendre le CNR.

Le président: Je crois, qu'en toute justice, pour être équitable, nous devrions entendre les deux partis . . .

M. Douglas (Assiniboia): Je ne crois pas pouvoir changer quelque chose.

M. Perrault: Nous devons entendre les autres motions et aussi nous devrions entendre les témoignages provisoires de la part des représentants du National Canadien. Après cela, je pense que la façon la plus équitable, c'est d'inviter les députés à présenter des motions, s'il y a lieu. C'est la meilleure méthode pour procéder. Mais si nous commençons à discuter d'une motion, il y aura deux ou trois autres motions qui seront faites et on n'aura pas entendu le témoignage sur lequel nous pourrions fonder notre jugement à l'égard de ces motions.

[Texte]

Mr. Horner: On another point of order, Mr. Chairman, a member can make a motion at any time he really wants to. Whenever, he gets the floor, a motion can be voted on, passed or agreed on by the committee. It can be dealt with whether or not we have heard the CNR, or the five contractors. I think that before we deal with the motion we should hear the five contractors, but whether or not we hear the CNR, we cannot legally bring about and hold the inquiry ourselves. All we have to do in this Committee, as I see it, is to determine if there is enough evidence for a proper legally constituted inquiry under the Inquiries Act where recommendations could be made with regard to compensation or losses that may or may not have occurred.

We do not necessarily have to hear the CNR.

In view of the lateness of the session,—today is June 7 and we have ten days until the 27th and not all of those are sitting days; in fact, quite a few of them are not sitting days—to state that we must see the CNR is believe only a stalling procedure which Mr. Perrault is suggesting we do, because we cannot see the CNR before the 27th.

Mr. Perrault: I would like to speak on that point of order, Mr. Chairman; that is an unworthy allegation.

Mr. Horner: Well, I said I . . .

The Chairman: Order! Order!

Mr. Perrault: I will tell you this, I am not going to sit here as a member of the Transport Committee as part of a kangaroo court which is going to attempt to impose some recommendation on Parliament without having heard the other side. Here we are . . .

Mr. Horner: The Inquiries Act can hear the other side and then rule.

The Chairman: Order, order

Mr. Perrault: Listen, it is not a responsible thing for you or anyone else to suggest that we impose an expense on the taxpayer about a matter which has not been properly considered by this Committee, and you know it. You have been around here long enough to know that.

The Chairman: Does the Committee agree to let Mr. Douglas's motion stand for the meantime until we hear the other witness? Then I will take the motion as notice and study it and give an answer this afternoon. It agreed?

Mr. Reid: Mr. Chairman, you might arrange for the clerk to type it out and to have copies circulated to the members when we return.

Mr. Horner: Sure, a good idea.

[Interprétation]

M. Horner: Monsieur le président, j'invoque le Règlement. Un député peut faire une motion à n'importe quel moment. On peut mettre la question aux voix, elle peut être acceptée ou rejetée par le Comité, que l'on ait entendu le National-Canadien ou non et les cinq autres entrepreneurs. Avant de parler de la motion, on devrait entendre les cinq entrepreneurs, mais que nous entendions le témoin de National-Canadien ou non, nous ne pouvons pas en loi tenir une enquête. Tout ce que nous pouvons faire au Comité, d'après moi, c'est de déterminer si les témoignages justifieraient une enquête appropriée en vertu de la Loi sur les enquêtes où on peut faire des recommandations concernant le remboursement des pertes encourues.

On n'a pas nécessairement besoin d'entendre le National-Canadien. Vu le retard de la session, nous en sommes au 17 juin et nous avons 10 jours d'ici le 17 et ce ne sont pas tous des jours de session. Et si nous devons entendre le National-Canadien, c'est simplement une façon de temporiser, d'après ce que dit M. Perrault. Nous ne pouvons pas entendre le National-Canadien avant le 27.

M. Perrault: Je voudrais y ajouter quelque chose. C'est une allégation inutile.

M. Horner: J'ai dit que . . .

Le président: Règlement.

M. Perrault: Je vais vous dire que je ne suis pas ici au Comité des transports comme tribunal irrégulier qui essaie d'imposer certaines recommandations au Parlement sans avoir entendu l'autre parti.

M. Horner: La Loi sur les enquêtes peut vouloir dire l'autre parti et peut prendre des décisions.

Le président: A l'ordre! A l'ordre!

M. Perrault: Vous n'avez pas raison de suggérer de telles choses. Nous n'avons pas le droit d'imposer une enquête coûteuse aux contribuables sans l'avoir sérieusement étudiée au Comité. Vous, il y a assez longtemps que vous siégez ici pour le savoir.

Le président: Êtes-vous d'accord pour réserver la motion de M. Douglas jusqu'à ce que nous ayons entendu l'autre témoin? Je prendrai cette motion comme préavis et je vous rendrai ma décision cet après-midi. Êtes-vous d'accord?

M. Reid: Est-ce que le greffier pourrait la faire dactylographier, afin que nous puissions l'étudier dès que nous en aurons copie?

M. Horner: Certainement. C'est une bonne idée.

[Text]

Mr. Reid: I move we adjourn.

Mr. Whelan: I am not a member of your Committee, but I am very interested as a Member of the House of Commons. I will have to be in the House on account of the Fisheries Improvement Loan, which is being piloted through the House at that time. I had some questions for the witnesses. Are they going to be back?

The Chairman: They will be back this afternoon at 3:30. If there is no question period we could resume earlier, but I will inquire.

Mr. Horner: The question period is over.

Mr. Whelan: The question period is not over, it is at 2 o'clock.

The Chairman: Gentlemen, the Committee is adjourned until this afternoon.

● 1150

AFTERNOON SITTING

Tuesday June 17, 1969.

▷ 1536

The Chairman: Gentlemen, I see a quorum. Are there any more questions, gentlemen? I think Mr. Allen has a letter that he would like made an appendix to his report.

Mr. Allen: If I may Mr. Chairman, I did not know it but this morning when I was talking there were two representatives of the Canadian Construction Association present: Mr. Bigelow who came from Toronto and Mr. Mahoney who is their permanent secretary. They have supplied me with a letter bearing today's date that may answer many of the questions I was asked today about their efforts. It indicates that they have had some criticism of the Canadian National Railway's policies and contracts in the past. I have some copies, I would like to tender.

With that letter is a document, the minutes of their annual meeting, containing a copy of a recommendation made by the Association. May I read that?

The Chairman: Before we go any further, I think I will have to ask the Committee if the Committee would agree to have this as an appendix to our proceedings.

Some hon. Members: Agreed.

Mr. Allen: I will not read this: I will not take your time; you have been very kind to me and given me a long time. However, it is noteworthy that in this they

[Interpretation]

M. Reid: Je propose que nous levions la séance.

M. Whelan: Je ne suis pas membre de votre Comité, mais je suis ici en tant que député de la Chambre. Je dois être à la Chambre au sujet du prêt de développement des pêcheries. J'aurais certaines questions à poser aux témoins, est-ce qu'ils seront ici cet après-midi?

Le président: Oui. Ils seront ici à trois heures et demie. S'il n'y a pas de période de questions, nous pourrions peut-être venir plus tôt, mais je me renseignerai à ce sujet.

M. Horner: La période de questions est écoulée.

M. Whelan: La période des questions n'est pas écoulée mais aura lieu à 2 heures.

Le président: Maintenant, la séance est levée jusqu'à cet après-midi.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

Le mardi 17 juin 1969.

Le président: Messieurs, nous avons un quorum. Avez-vous des questions à poser, messieurs? Je pense que M. Allen voulait que l'on attache une lettre aux appendices des comptes rendus.

M. Allen (avocat): Je ne le savais pas, monsieur le président, mais ce matin lorsque j'ai parlé, il y avait deux représentants de l'Association canadienne de la construction, M. Bigelow de Toronto, et M. Mahoney, qui est le secrétaire permanent. Ils m'ont fourni un lettre, datée d'aujourd'hui, qui répondait peut-être un grand nombre de questions que l'on m'a posées au sujet de leurs efforts en ce sens. Elle indique qu'ils ont eu certaines critiques du Canadien-National, au sujet de leur politique et des contrats dans le passé. J'ai quelques copies ici. Vous y trouverez un document, les comptes-rendus de la réunion annuelle qui contient une copie des recommandations faites par l'Association. Je peux bien vous la lire si vous me le permettez.

Le président: Je demande au Comité s'il est d'accord pour que l'on ajoute cette lettre à titre d'appendice aux comptes-rendus. Êtes-vous d'accord?

Des voix: D'accord.

M. Allen: Je ne vous lirai pas cette lettre, je ne veux pas vous retarder. Vous êtes bien gentils de m'avoir accordé tant de temps. Mais, ce document nomme

[Texte]

have specifically named the Canadian National Railways.

Another thing I should say is that apparently—and I had heard of this but was unable to check it before I came—the Government of Canada in 1963 did change their contract to avoid situations such as we are discussing now, but many of the government agencies, including the Canadian National Railways, have not as yet followed suit.

I am not familiar with the terms of the government contract and for that reason I do not want to get into it, but I would invite you to look into it if you would, please.

Mr. Mahoney: Arising out of that statement, are we then to understand that contrary to what was indicated this morning, the CNR have not, in fact, yet changed the form of contract from that which applied here?

Mr. Allen: I am sorry Mr. Mahoney, I should not leave that impression. I understand they have, but it has taken them this many years to do it, and I do not know what their new contract includes.

The Chairman: Mr. Allmand.

Mr. Allmand: Mr. Chairman, I did not get the name of the association which wrote that letter or filed that letter. Mr. Allen, what was the name of the association?

Mr. Allen: The Canadian Construction Association whose offices are at 151 O'Connor Street in this city.

Mr. Allmand: Is the brief from which you read a brief of the Canadian Construction Association?

Mr. Allen: I take it that it is a summary of their 51st annual meeting and the various resolutions discussed there.

● 1540

Mr. Allmand: Mr. Chairman, I think we should file the summary of resolutions as well as the letter.

This morning I was asking questions to determine whether these contractors belonged to any such association as this. I think Mr. Lucas said that he had belonged to an association but had left several years ago. I would like to ask whether these three contractors now belong to the Canadian Construction Association?

Mr. Lucas: Not at the present time. Lucas Construction does not nor has for the last eight years.

[Interprétation]

Canadien-National en particulier. J'ai entendu parler de choses que je n'ai pas pu vérifier avant de venir ici. En 1963, le gouvernement du Canada a changé les contrats pour éviter des situations comme celles dont nous discutons en ce moment. Mais, un grand nombre d'organismes d'État, y compris le Canadien-National, n'ont pas donné suite à cette recommandation. Je ne veux pas entamer une discussion à ce sujet, mais je vous invite à regarder de plus près cette question, si vous le voulez bien.

M. Mahoney: Par conséquent, faut-il comprendre que contrairement à ce qu'on nous a dit ce matin, le Canadien-National n'a pas encore changé la formule de contrat.

M. Allen: Je m'excuse, monsieur Mahoney, ce n'est pas l'impression que je veux vous donner. Si j'ai bien compris, la formule a été changée. Ils ont mis beaucoup de temps à faire ce changement, mais je ne sais pas ce que comprend leur nouveau contrat.

Le président: Monsieur Allmand.

M. Allmand: Monsieur le président, je n'ai pas saisi le nom de l'Association qui vous a fait parvenir cette lettre. Comment s'appelle l'association, M. Allen.

M. Allen: L'Association canadienne de la construction, dont le siège social est sur 151, rue O'Connor à Ottawa.

M. Allmand: Le mémoire que vous nous avez lu, venait-il aussi de l'Association canadienne de la construction.

M. Allen: C'est un résumé de leur 51^{ème} rapport annuel et des différentes résolutions adoptées.

M. Allmand: Parce que nous allons demander que le résumé des résolutions et la lettre soient ajoutés aussi au comptes-rendus. Ce matin, j'ai posé des questions pour voir si ces entrepreneurs appartenaient à ce genre d'associations. J'ai l'impression que M. Lucas a dit qu'il avait été membre d'une association mais qu'il avait démissionné, il y a quelques années. Je lui demanderais, maintenant, si ces trois entrepreneurs appartiennent à l'Association canadienne de la construction.

M. Lucas: Non, pas présentement. Lucas Construction n'est pas membre de cette association depuis huit ans.

[Text]

Mr. Allmand: What about Rohl?

Mr. Rohl: I do not know either.

Mr. Allmand: What about Hatch, please?

Mr. Hatch: No, I do not belong to the Canadian Construction Association. Up until four years ago I belonged to the road builders in Manitoba.

Mr. Allmand: I see. Thank you.

The Chairman: Mr. Guay?

Mr. Guay (Lévis): Je veux justement poser une question. Je m'excuse d'abord de m'être absenté ce matin: je devais siéger à un autre comité. Tout cela me semble un peu confus, quoique je sois avocat moi-même. Pouvez-vous m'expliquer en quelques mots quel est l'objet précis de votre demande? Ce Comité devra prendre une décision et faire une recommandation quelconque au sujet de votre demande. En quelques mots, que voudriez-vous que nous fassions? Quel est l'objet de votre demande?

Mr. Allen: I am very sorry but it is still in French. Are you going to interpret down there?

The object of our application, sir, is to ask this Committee to recommend a hearing, an inquiry, at which all parties including the Canadian National Railway can be heard and which can recommend whether or not there has been any injustice done to these gentlemen I am representing and if so whether or not they are entitled to any additional compensation. That is what I am asking.

Mr. Guay (Lévis): Pensez-vous, en tant qu'avocat que la lettre de la loi a été respectée ou est-ce que vous demandez un traitement de faveur pour les entrepreneurs que vous représentez?

Mr. Allen: I am sorry, I did not get anything; I did not get a word. I can get it on this one, yes, I can hear you now.

Mr. Guay (Lévis): Voici, en deux mots: est-ce que vous demandez que la loi soit respectée à la lettre ou un traitement de faveur pour les entrepreneurs que vous représentez?

Mr. Allen: It is my understanding that if we get what we are asking for we will be getting special treatment. On the other hand, I filed as part of my submission—I do not know whether you have had a chance to look at it, sir—a very recent judgment of the Court of Queen's Bench in Manitoba that shows the effect of some of the protective clauses in the CNR contract and where the Court found the CNR had made a misrepresentation, not fraudulent but a misrepresentation, but because of these clauses were unable to

[Interpretation]

Mr. Allmand: Et M. Rohl non plus?

Mr. Rohl: Je ne suis pas membre non plus.

Mr. Allmand: Et M. Hatch?

Mr. Hatch: Non, je ne fais pas partie de l'Association canadienne de la construction. Il y a quatre ans, j'étais membre de l'association des constructeurs de routes du Manitoba.

Mr. Allmand: Merci.

Le président: Monsieur Guay?

Mr. Guay (Lévis): I want to ask a question, and apologize for having been absent this morning. I had to sit on another Committee.

All this seems to be a little confusing, although I am a lawyer myself, but could you explain in a few words what the specific purpose of your application is? This Committee will have to take a decision and make a recommendation of some kind with regard to your application. In a few words, what would you like us to do? What is the object of your application?

Mr. Allen: Je regrette, mais on parle encore français. Allez-vous vous décider à interpréter? Nous voulons demander à votre Comité de recommander que l'organisme tienne une audience ou que l'on institue une enquête, où seraient représentées toutes les parties intéressées, y compris le Canadien-National, pour voir si les personnes que je représente ont été la victime d'une injustice et s'ils ont droit ou non à une indemnité supplémentaire. C'est ce que je demande.

Mr. Guay (Lévis): As a lawyer, do you think that the letter of the law has been respected, or are you asking for a special treatment for the contractors whom you represent?

Mr. Allen: Je regrette, je n'ai rien entendu. Si je puis le brancher ici; c'est bon, je vous entends.

Mr. Guay (Lévis): Briefly, are you asking that the letter of the law be respected or are you asking for special treatment for the contractors whom you represent?

Mr. Allen: Je crois comprendre que si nous obtenons ce que nous demandons, il s'agira d'un traitement de faveur. D'autre part, j'ai annexé à mon mémoire—je ne sais pas si vous avez eu le temps de le lire—un jugement très récent de la Cour du banc de la reine du Manitoba qui a montré l'effet de certaines clauses de protection inscrites dans le contrat du National-Canadien. Le tribunal a déclaré que le National-Canadien avait fait une fausse déclaration, non pas volontairement fausse mais quand même fausse. A cause de ces clauses, on

[Texte]

ive relief. I do not want to go into that case in any more detail because it will be appealed.

M. Whelan: Une question supplémentaire, s'il vous plaît.

If you can prove to this Committee that an injustice has taken place, you are asking that justice be taken?

Mr. Allen: That is what we want, yes. I understand this Committee is not in a position really to hold a hearing such as I am suggesting, so I am asking that a hearing be ordered in some fashion.

M. Guay (Lévis): Voici pourquoi j'ai posé cette question tout à l'heure: Ce matin, au Comité des comptes publics, «c'est là que se font les enquêtes», nous étudions un cas en particulier où le gouvernement est blâmé dans le rapport de l'Auditeur général, pour ne pas avoir respecté la lettre de la loi. C'est pourquoi je vous posais la première question, tout à l'heure: Devrions-nous faire une recommandation qui nous amènera encore un blâme de l'Auditeur général parce que nous passons outre aux termes du contrat?

Mr. Allen: I hardly think so.

The Chairman: Are there other questions gentlemen? If there is no other question... Mr. Skoberg?

Mr. Skoberg: I have a supplementary. I believe this should be cleared up Mr. Chairman and gentlemen. In effect, you say that we expect you to respect the letter of the law but we have heard this morning in particular that the people you represent have respected the letter of the law but due to circumstances and the type of enforcement of clause 16 and 2(c) you found yourselves in another position.

I gather from your answers to this Committee at this particular time that you expect special treatment for these contractors. It was not my understanding prior to this time that you expected any special treatment or any particular contractor, but you did not and could not have anticipated the circumstances in clause 16 and 2(c) and the enforcement of the regulations of the contract. These people have gambled before on contracts and I am wondering now why you suggest there should be special treatment for the people you are representing?

Mr. Allen: Maybe I did not express myself well, Mr. Skoberg, but my understanding is, as I explained to Mr. Mahoney today, these people would not have a very good case if we decided to pursue it through the courts, because I think this contract might be interpreted as has been interpreted in many cases. There is the Swanson Construction Co. Ltd. case that went to the Supreme Court of Canada; I was on that particular

[Interprétation]

n'a pas pu obtenir de dédommagement. Je m'arrête là parce que cette cause ira en appel.

Mr. Whelan: A supplementary question, please.

Si vous pouvez prouver au Comité qu'il y a eu injustice, vous demandez qu'on prenne les mesures appropriées?

M. Allen: Oui, c'est ce que nous demandons. Si j'ai bien compris, le Comité n'est pas en mesure de tenir le genre d'audience que je propose. Je demande donc qu'il y ait une audience, quelle qu'en soit la forme.

Mr. Guay (Lévis): This is why I asked this question a while ago. This morning, in the Committee on Public Accounts—this is where the inquiries take place—we were studying a particular case where the government is being blamed in the Auditor General's Report for not having respected the letter of the law. And that is why I put that first question a while ago, i.e. should we make a recommendation which will cause us to further incur the blame of the Auditor General because we are exceeding the terms of the contract?

M. Allen: J'ai peine à le croire.

Le président: Avez-vous d'autres question à poser, messieurs? Si vous n'avez pas d'autres questions... monsieur Skoberg?

M. Skoberg: J'aurais une question complémentaire. Il s'agit d'un point qu'il faudrait tirer au clair. Vous dites que nous nous attendons que vous respectiez la lettre de la loi, mais nous avons appris ce matin que les gens que vous représentez avaient respecté la lettre de la loi, mais qu'à cause des circonstances et du genre d'application de l'article 16(2)c), vous vous étiez trouvés dans une situation différente.

J'en déduis de vos réponses au Comité que vous vous attendez à un traitement de faveur pour ces entrepreneurs. J'avais auparavant l'impression que vous ne vous attendiez à aucune forme de traitement de faveur pour quelque contracteur que ce soit, parce que vous n'avez pas prévu et ne pouvez pas prévoir les circonstances entourant l'article 16(2) c) et l'application des dispositions du contrat. Ces gens connaissent les contrats et je me demande pourquoi vous proposez qu'il y a un traitement de faveur pour les gens que vous représentez.

M. Allen: Peut-être me suis-je mal exprimé. Je crois, comme je l'ai dit à M. Mahoney aujourd'hui, que ces personnes n'auraient pas une cause bien solide si nous décidions d'aller aux tribunaux supérieurs parce que le contrat pourrait être interprété de la même façon qu'il a été dans beaucoup de causes. Il y a la cause *Swanson Construction Co. Ltd.*, qui est allé jusqu'à la Cour suprême, et aux cours duquel j'étais de l'autre côté de

[Text]

case on the other side. There is the one I filed with you, Corbett Construction Ltd.

I just finished another one in Manitoba for Claydon Co. Ltd. and these clauses have been stringently enforced by the courts. In most of those cases, the courts have refused to allow the government, the successful party, costs and in one case, I think, *Nelson River v the Government of Manitoba* they condemned them for their lack of commercial morality. For this reason, when I say the letter of the law, I think these gentlemen might very well lose their case if they went to a court. I also think they have been done a grave injustice. You see when you go to court they apply law but you do not always get justice. Mr. Mahoney might not agree with me.

Mr. Mahoney: I think if you are inviting a comment from me, I do not see anything at all wrong with asking for special treatment. I think if the allegations you have raised on behalf of your clients are correct, they have already received some rather special treatment.

Mr. Allen: Oh, Mr. Mahoney, you are quite right. I am not ashamed of being here and asking for special treatment on their behalf at all.

Mr. Mahoney: No.

Mr. Allen: I will not apologize for it, sir.

The Chairman: Are there any other questions?

Mr. Skoberg: I think the point I am trying to bring forth here is that these contractors went into these various contracts, exclusive of this one, quite prepared to gamble with the elements and everything else but there is a special consideration given here, it is not a special treatment, it is a special consideration given to the fact that an individual enforced the regulations to the extent that they could not gamble with the elements or anything else. I think this is the point I would like to have very clearly on the record. We are flirting with words when we talk about special treatment.

Mr. Allen: I think we are just going around. That is it, yes.

Mr. Skoberg: Yes.

The Chairman: Mr. Turner?

Mr. Turner (London-East): Mr. Allen, I see you were employed with the Department of the Attorney General in Manitoba for five years. In your brief you say, "most contracts that are entered into with Government Institutions and Governments are weighted heavily in favour of the Government..." When you were employed with the Government of Mani-

[Interpretation]

la barrière. Il y en a une autre que vous connaissez bien celle de la *Corbett Construction Ltd.*

Je viens tout juste de terminer celle de la *Claydon Co. Ltd.*, au Manitoba, et les tribunaux ont rigoureusement respecté les clauses. Dans la plupart des cas, les tribunaux ont refusé de rembourser les frais au gouvernement, qui était le camp vainqueur, et, dans ce cas, celui de *Nelson River* contre le gouvernement du Manitoba il y a eu condamnation pour manque de probité commerciale. C'est pourquoi, quand je parle de la lettre de la loi, je crois que ces gens perdraient probablement leur cause devant les tribunaux. Je crois qu'ils ont été les victimes d'une grave injustice. Lorsque quelqu'un porte sa cause devant les tribunaux, les magistrats appliquent la loi mais l'intérêt n'obtient pas toujours justice. M. Mahoney n'y peut-être pas d'accord avec moi.

M. Mahoney: Si vous voulez mon opinion, il n'y a rien de mal à demander un traitement de faveur. Je crois que, si ce que vous avez dit est exact, vos clients ont déjà reçu un traitement que je qualifierais de faveur.

M. Allen: C'est très exact. Je n'ai pas honte de vous demander qu'on leur accorde un traitement de faveur.

M. Mahoney: Non.

M. Allen: Je ne m'en excuserai pas.

Le président: Y a-t-il d'autres questions?

M. Skoberg: Ce que j'essaie de faire ressortir, c'est que ces entrepreneurs ont signé ces divers contrats sans compter celui-ci en étant prêts à prendre tous les risques, mais on accorde une considération spéciale non un traitement de faveur, une considération spéciale parce qu'une personne a appliqué la loi avec tellement de rigueur que les entrepreneurs ne pouvaient plus compter sur les risques.

M. Allen: Je crois que nous nous répétons.

M. Skoberg: Oui.

Le président: Monsieur Turner?

M. Turner (London-East): Monsieur Allen, vous avez travaillé pour le procureur général du Manitoba pendant cinq ans. Vous dites dans votre mémoire que la plupart des contrats signés par les organismes gouvernementaux et les gouvernements les favorisent. Lorsque vous travailliez pour le gouvernement du Manitoba, étiez-vous ou non d'accord avec ce point de vue?

[Texte]

oba, did you go along with this or did you object to ?

Mr. Allen: Now you are putting me on a spot.

Mr. Turner (London-East): You are on the other de of the fence now.

Mr. Allen: No, you are putting me on a spot because suppose as a lawyer for the government what my vice was to them is confidential. However, I will tell you this sir, on numerous occasions, I recommended compensation despite the fact I thought that based on the contract we could have defeated it. The Swanson Construction Co. Ltd. case is one I am not very proud of. I won it in the Supreme Court of Canada. Mr. Swanson got nothing, but in my opinion, morally he could have got something. I can also tell you now because the case will not go through the courts again that he was offered something but would not take a reasonable offer after the auditors had determined his actual loss.

1550

Mr. Turner (London-East): On page 7 of your brief you say, "there were 14 contractors involved" and some of the 12 were compensated by the Canadian National Railway in other ways." What do you mean that statement?

Mr. Allen: "Other ways" is a commonly used device where a contractor has lost money on a contract that they will hire him to do hourly work, which is usually very, very sweet; your machine sits there and sometimes does not work and you get paid anywhere from \$2 to \$25 an hour, depending on the machine. This, I understand, happened. I would ask you to do this, to remember that we are making allegations. We are not asking you to accept them just because we say them. We are asking for inquiries where we will bring evidence to prove them or where somebody will decide we have not proved them.

Mr. Turner (London-East): Were all these twelve contractors compensated in the same way, or some more than others?

Mr. Allen: We are not certain.

Mr. Turner (London-East): Three of these contractors, Lucas, Cox and Ginter, have been in business for 73 years. Do these contractors have their own personal lawyers? They do business, they are construction companies: do they not have lawyers of their own?

Mr. Allen: When I first met Mr. Lucas he had a solicitor by the name of J. L. Crawford in Winnipeg who is attempting to retire. He still is cleaning up some work there but he is retiring to the Coast.

[Interprétation]

M. Allen: Vous me placez dans une situation difficile.

M. Turner (London-East): Mais vous avez changé de camp maintenant.

M. Allen: Vous me placez dans une situation difficile parce que les conseils que j'ai donné en tant qu'avocat du gouvernement étaient confidentiels. A de nombreuses reprises, j'ai recommandé que l'on accorde une indemnité en dépit du fait que nous aurions pu la faire refuser en nous fondant sur le contrat. La cause de la *Swanson Construction Co. Ltd.*, que j'ai gagnée à la Cour suprême du Canada, est une des causes dont je ne suis pas fier. M. Swanson n'avait rien reçu, mais je crois qu'il aurait moralement dû recevoir quelque chose. Je puis ajouter, parce que la cause ne sera plus portée devant les tribunaux, qu'on lui avait fait des offres, mais qu'il n'avait pas accepté une offre raisonnable après que les vérificateurs eurent déterminé le montant de sa perte réelle.

M. Turner (London-East): A la page 7 de votre mémoire, vous dites qu'il y avait 14 entrepreneurs en cause et que 12 d'entre eux ont été dédommagés par le National Canadien d'autres façons. Qu'entendez-vous par là?

M. Allen: «Autres façons» est une méthode que l'on applique en général quand un entrepreneur a perdu de l'argent. On l'engage pour faire le travail à l'heure, ce qui est agréable car votre machine, qu'elle fonctionne ou non, est payée \$12 à \$25 de l'heure, d'après le genre de machine. Cela s'est produit. Je vous demanderait de vous rappeler que nous portons des accusations nous ne vous demandons pas de les accepter parce que nous le disons. Nous demandons une enquête où il y aura des témoignages pour prouver notre cause et où l'on jugera que cela reste improuvé.

M. Turner (London-East): Est-ce que ces douze entrepreneurs ont tous été dédommagés de la même façon ou est-ce que certains ont obtenu plus que d'autres?

M. Allen: Nous ne sommes pas certains.

M. Turner (London-East): Trois de ces entrepreneurs, Lucas, Cox et Ginter sont en affaires depuis 73 ans. Est-ce qu'ils ont leurs propres avocats? Eux-mêmes? Ce sont des entreprises de construction: ont-ils leurs propres avocats?

M. Allen: Quand j'ai rencontré monsieur Lucas pour la première fois, il avait un avocat du nom de J. L. Crawford à Winnipeg qui est sur le point de la retraite. Il termine quelques affaires mais il se retire sur la côte.

[Text]

Frankly, I never met Mr. Rohl until yesterday morning; I had been asked to speak for him but had never met him. As far as Mr. Hatch is concerned, I have met him, but I have never done legal work for him before. His regular solicitor is located in Dauphin, Manitoba.

Mr. Turner (London-East): On this type of contract, on page 9 of your brief it says:

"Quantities shown on forms of tenders are estimated from information obtained during running of location and preliminary surveys. They are not in any way guaranteed and are subject to revision."

Did the contractor concerned not read this in the contract?

Mr. Allen: I am sure he did read it.

Mr. Turner (London-East): Would you sign a contract with this provision in there?

Mr. Allen: I think if I were in the heavy construction industry I probably would, because the only place they can get jobs is with governments and government agencies. There are others, but very few. All these contracts are basically the same.

Mr. Nesbitt: No choice.

Mr. Allen: Most of them have one million dollars' worth of equipment that has to work; that is what it amounts to.

Mr. Turner (London East): Time and time again one hears on the radio and TV, "Never sign a contract without the advice of your lawyer".

Mr. Allen: That is right.

Mr. Turner (London East): Even when buying a car.

Mr. Allen: Mr. Turner, you would not have a road in this country if every contractor went to a lawyer before he signed one of these contracts.

Mr. Turner (London East): If they had gone to a lawyer we would not be here today; is that right?

Mr. Allen: No. They would have been.

The Chairman: Mr. Trudel.

Mr. Trudel: Mr. Chairman, I would like to ask two or three questions having to do with the opening statement made by Mr. Allen when he referred to the contracts that were signed as "vicious" because they had two clauses—and I think the clauses you referred to were clause 2(c) and clause 16?

[Interpretation]

En fait, je n'ai jamais rencontré monsieur Rohl avant hier matin où on m'a demandé de le représenter, mais je ne l'avais jamais rencontré auparavant. En ce qui concerne monsieur Hatch, je l'ai rencontré, mais je n'ai jamais fait de travail juridique pour lui auparavant. Son conseiller juridique habite Dauphin (Man.).

M. Turner (London-Est): Dans votre mémoire à page 9, on indique que

«les quantités qui figurent sur les formules d'offres sont calculées d'après les renseignements obtenus au cours des enquêtes préliminaires et sur l'emploi. Elles ne sont en aucune manière garanties et elles sont sujettes à révision.

Est-ce que l'entrepreneur en question ne l'a pas lu dans le contrat?

M. Allen: Je suis sûr qu'il l'a lu.

M. Turner (London-Est): Est-ce que vous signeriez un contrat avec ce genre de disposition?

M. Allen: Je pense que si j'étais dans la construction lourde je le ferais probablement parce que les seuls contrats qu'ils peuvent passer, c'est avec le gouvernement et les organismes gouvernementaux. Il y a d'autres, mais ils sont peu nombreux. Tous les contrats sont les mêmes au fond.

M. Nesbitt: Sans choix.

M. Allen: La plupart d'entre eux représentent plus de 1 million de dollars de matériel qui doit être utilisé pour l'oeuvre.

M. Turner (London-Est): On entend toujours à la radio et à la télévision, de ne jamais signer de contrat sans consulter son avocat.

M. Allen: C'est vrai.

M. Turner: Même pour l'achat d'une voiture.

M. Allen: M. Turner vous n'auriez pas une route en Canada si tous les entrepreneurs allaient consulter un avocat avant de signer ces contrats.

M. Turner (London-Est): S'ils y étaient allés, ils ne seraient pas ici aujourd'hui, n'est-ce pas?

M. Allen: Non, ils le seraient.

Le président: Monsieur Trudel.

M. Trudel: Monsieur le président, je voudrais poser deux petites questions seulement sur la déclaration de monsieur Allen. Lorsqu'il a parlé des contrats qualifiés de dangereux parce qu'ils contenaient deux clauses, je crois que vous avez parlé des clauses 2(c) et 16?

[texte]

Mr. Allen: Yes.

Mr. Trudel: What I would like to have clear in my mind is that this is not peculiar to the CNR or any one nation in Canada, but similar clauses apply to almost every government contract across the width and breadth of this country.

Mr. Allen: It is becoming peculiar to the CNR though again I must say I understand they have recently revised their contract and I do not know its provisions. The Government of Manitoba revised their contract about a year ago and took a great deal of this. I have never read any government contract before where the engineer can direct how the work will be done, which is what clause 2(c) says. Clause 2(c) amounts to saying that the engineer can take over and direct the contract entirely.

555

Mr. Whelan: Would you not say, he may ruin the work?

Mr. Allen: And he has in this case, but I do not want to get into personalities.

The Chairman: Mr. Allmand.

Mr. Allmand: Mr. Allen you say that you have never seen a contract having a clause similar to this where the engineer can direct the work: is that right?

Mr. Allen: Where he can direct when it will be done and how it will be done; that is right.

Mr. Allmand: Just a few minutes ago you said that the contractors had to take this particular job with a particular contract because all the contracts are pretty much the same.

Mr. Allen: I was referring, sir, to clause 16 which is pretty well standard in any contracts I have seen.

Mr. Allmand: But now I am talking about clause

Mr. Allen: I have never seen clause 2(c), in another contract except the Canadian National Railways.

Mr. Allmand: Therefore, contractors are not obliged where they are not obliged to sign contracts like this with a clause such as 2(c) in them?

Mr. Allen: That is right.

Mr. Trudel: Mr. Chairman, my line of questioning is pretty well exhausted before I even get a chance to get to the point. These are the two points I was trying to make; clause 2(c) may now have been dropped by some of the

[Interprétation]

M. Allen: Oui.

M. Trudel: Voulez-vous me dire, afin que ces choses soient claires dans mon esprit, que cela ne s'applique pas seulement au National-Canadien ou autre emplacement au Canada mais presque à tous les contrats du gouvernement d'un bout à l'autre du pays?

M. Allen: Cela s'applique seulement au National-Canadien. On me dit qu'ils avaient récemment révisé leurs formules de contrat, mais je ne connais pas leurs clauses. Le gouvernement du Manitoba a révisé son contrat, il y a un an environ et a fait disparaître plusieurs clauses de ce genre. Je n'ai jamais lu de contrats du gouvernement auparavant où un ingénieur peut dicter la façon dont le travail va se faire, ce que stipule la clause 2(c). Celle-ci indique que l'ingénieur est complètement maître des travaux.

M. Whelan: Est-ce que vous ne pourriez pas dire qu'il pourrait ruiner le travail?

M. Allen: C'est ce qui s'est passé dans ce cas, mais je ne veux attaquer qui que ce soit.

Le président: Monsieur Allmand.

M. Allmand: Monsieur Allen, vous avez dit que vous n'avez jamais vu de contrats contenant une clause semblable où l'ingénieur peut prendre la direction des travaux. Est-ce vrai?

M. Allen: Oui, lorsque l'ingénieur peut dicter la façon et les délais.

M. Allmand: Vous avez dit il y a quelques instants que ces entrepreneurs étaient obligés d'accepter ce genre de contrat parce que tous les contrats sont à peu près les mêmes.

M. Allen: Je pariais de la clause 16, qui est à peu près la même dans tous les contrats que j'ai vus.

M. Allmand: Mais je parle de la clause 2(c).

M. Allen: Je n'ai jamais vu une clause semblable à la clause 2(c) dans d'autres cas, que dans les contrats du National-Canadien.

M. Allmand: Par conséquent, les entrepreneurs n'étaient ou ne sont pas obligés de signer ce genre de contrat avec la clause 2(c).

M. Allen: C'est juste.

M. Trudel: J'ai posé toutes les questions que j'avais l'intention de poser avant d'avoir eu la chance de tirer l'affaire au clair. J'essayais d'éclaircir deux questions: que la clause 2(c) est peut-être abandonnée dans

[Text]

provinces, but I think it is still very prevalent in several other areas of the country.

Mr. Allen: It may be.

Mr. Trudel: Most of the contracts that I have seen, particularly down east, still include this clause 2(c) as well as clause 16. Thank you Mr. Chairman.

The Chairman: Are there no other questions, gentlemen?

Mr. Allen: Gentlemen, I know there are other witnesses, and let me say I appreciate your patience very much.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Allen. Now I would like to call on Mr. Ginter and on Mr. Krywa.

Gentlemen, before we go any further, we might as well dispose of the motion we had this morning by Mr. Douglas. I looked at this motion at noontime and discussed it with some of the members, and I think it would be unfair to some of the witnesses if we do not hear all of them before this question is put. Would you agree, Mr. Douglas, that we drop your motion for the time being and hear other witnesses? As agreed contacted the CNR people who agreed to be here on Thursday morning if the Committee feels they should be heard.

Mr. Douglas (Assiniboia): Yes, Mr. Chairman, I would be agreeable to delaying action on this motion until after we hear the CNR. I was not aware when I made the motion this morning that the CNR would be available this week.

The Chairman: I have to have the unanimous consent of the Committee to drop this motion.

Mr. Nesbitt: What are we doing? Mr. Douglas seems to have one motion, Mr. Chairman, and you seem to have another.

The Chairman: No, no, it is the same motion.

Mr. Douglas (Assiniboia): Your suggestion, Mr. Chairman was that we delay action on it until we hear the witnesses and I am willing to go along with that.

Mr. Allmand: Mr. Chairman, did you rule this motion in order this morning when it was put?

The Chairman: No, I did not. I asked this motion be stood so that I could study it at noontime. I did not rule it either out of order or in order. At the beginning, the motion as presented by Mr. Douglas was out of order.

[Interpretation]

certaines provinces mais je pense que dans d'autres endroits, on insère ce genre de clauses dans les contrats.

Mr. Allen: C'est possible.

Mr. Trudel: Dans la plupart des contrats que j'ai vus, cette clause 2(c) existe ainsi que la clause 16. Merci monsieur le président.

Le président: Est-ce que vous avez d'autres questions, messieurs?

Mr. Allen: Messieurs, je sais qu'il y a d'autres témoins mais je voudrais vous remercier sincèrement pour votre patience.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Allen. J'aimerais inviter Messieurs Ginter et Krywa à continuer. Avant de continuer, nous pourrions discuter de la motion présentée ce matin par monsieur Douglas. Je l'ai étudiée pendant l'heure du déjeuner, j'en ai parlé avec certains députés et je pense qu'il se pourrait être injuste envers certains témoins de ne pas les entendre tous avant de mettre la question aux voix.

Monsieur Douglas, seriez-vous d'accord pour réserver la motion pour le moment et entendre les autres témoins? Nous avons convoqué les représentants du National Canadien, qui ont accepté de venir jeudi matin si le Comité pense qu'on doit l'entendre.

Mr. Douglas (Assiniboia): Oui, monsieur le président, je suis d'accord pour retarder la mise aux voix jusqu'à ce que l'on ait entendu le témoignage des représentants du National-Canadien. Je ne savais ce matin, que les représentants du National-Canadien seraient libres cette semaine.

Le président: Je dois avoir le consentement de la Commission pour laisser tomber la motion.

Mr. Nesbitt: Que faisons-nous? Monsieur Douglas semble avoir une motion et vous une autre.

Le président: Non, il s'agit de la même motion.

Mr. Douglas (Assiniboia): Monsieur le président, proposez que nous laissions la motion de côté en attendant d'entendre les autres témoins et, je suis d'accord.

Mr. Allmand: Monsieur le président, est-ce que vous avez jugé que cette motion était recevable ce matin?

Le président: Non, j'ai demandé que l'on réserve cette motion afin de pouvoir l'étudier pendant l'heure du déjeuner. Je n'ai rien dit à propos de la motion. Sous sa forme originale, la motion de monsieur Douglas était contraire au règlement.

[Texte]

Mr. Allmand: I see. I merely want to submit that the meetings today were called to hear witnesses, not to prepare any report or to make recommendations. I

1600

submit that resolutions introduced in the middle of the hearing of witnesses are out of order.

Mr. Mahoney: He is trying to withdraw it.

Mr. Allmand: We should hear all the witnesses and call a meeting to decide what our recommendations will be.

The Chairman: If you permit Mr. Douglas withdraw his motion for the moment, there is nothing to stop him making another motion. Mr. Douglas could make another motion when we have heard all the witnesses and the CNR. It would be in order to make another motion at that time. Let us hear both sides of the story and then we will make up our minds and you can make a proper motion at that time.

Mr. Perrault: Mr. Chairman, we are unduly complicating this thing. Mr. Douglas has made a very sensible proposal. Let us move ahead and hear the CNR and then move any motions we wish.

Mr. Skoberg: Mr. Chairman, are you saying that you have already made arrangements to have the CNR here Thursday?

The Chairman: Yes.

Mr. Skoberg: If we had been told of this at the beginning of the hearing this morning there would have been no complication. This is brand new news to a lot of us because we were not aware that they were going to be here Thursday.

Mr. Allmand: Thursday was made available. Perhaps this was discussed last week when you were not here.

Mr. Skoberg: But, Mr. Chairman, as far as any suggestion by Mr. Allmand is concerned, that a motion could not be made, I cannot quite understand his position because he had to leave this morning when his motion was made.

The Chairman: Well we could discuss procedure all afternoon but I think what Mr. Douglas moved is fair. Let the Committee agree.

Mr. Nesbitt: Just a minute, Mr. Chairman, I am not disagreeable. I cannot understand the undue haste in respect of this motion, which was made in perfectly good faith this morning, and put on the record. I agree that action should be deferred on the motion—I

[Interprétation]

M. Allmand: La réunion d'aujourd'hui a eu lieu pour entendre des témoins et non pas pour préparer un rapport ou pour faire des recommandations. Je pense

que les résolutions proposées au beau milieu des témoignages sont contraire au règlement.

M. Mahoney: Il essaie de les retirer.

M. Allmand: Nous devrions entendre tous les témoins et ensuite tenir une réunion pour voir quelles résolutions nous allons faire.

Le président: Si vous permettez à monsieur Douglas de retirer sa motion pour l'instant, rien ne l'empêche d'en présenter une autre, quand nous aurons entendu tous les témoins ainsi que ceux du National-Canadien en particulier. Ce serait tout à fait conforme au règlement en un autre moment. Entendons les deux côtés de la médaille, et, prenons une décision et ensuite nous pourrions présenter une motion en temps opportun.

M. Perrault: Monsieur le président, vous compliquez les choses sans raison, monsieur Douglas a fait une proposition très sensée. Écoutons maintenant le témoignage du CN et ensuite présentons les motions désirées.

M. Skoberg: Monsieur le président, vous avez déjà pris des dispositions pour convoquer les représentants du National-Canadien jeudi?

Le président: Oui.

M. Skoberg: Si l'on nous l'avait dit au début de la réunion de ce matin, il n'y aurait pas eu de complications. Nous ne savions pas qu'ils viendraient jeudi.

M. Allmand: On a fixé le jeudi. Nous avons probablement discuté de cela quand vous étiez absent la semaine dernière.

M. Skoberg: Mais en ce qui concerne des suggestions de M. Allmand de présenter une motion, je ne comprends pas, parce qu'il a dû quitter ce matin quand la motion a été faite.

Le président: On pourrait parler de procédure pendant tout l'après-midi, mais je pense que ce que M. Douglas a proposé est équitable. Est-ce que vous êtes d'accord?

M. Nesbitt: Un instant, M. le président, je ne suis pas tout à fait d'accord. Je ne comprends pas cette hâte en ce qui concerne la motion qui a été faite en bonne foi ce matin, je crois qu'on devrait retarder les actions à prendre. Ce serait une motion après avoir entendu les

[Text]

thoroughly agree with that, Mr. Chairman—until we hear the CNR witnesses. I think that is quite in order and quite proper. I have been around here a long time and one becomes uneasy when suddenly there seems to be undue haste about something. I cannot see any reason that it should be withdrawn. It is perfectly in order to move a motion at any time. You do not have to act on it. I think it quite proper that we should hear all the witnesses first before it is decided. But at that time, after we have heard the witnesses, if Mr. Douglas wants to withdraw his motion, leave it or whatever, that is up to him. I cannot see any reason for it being expunged or withdrawn from the record.

Mr. Douglas (Assiniboia): Mr. Chairman, did I understand you to say that you ruled the motion out of order.

The Chairman: Your first motion, the way you made it, was out of order.

Mr. Douglas (Assiniboia): Well, what are we talking about then? If the motion was out of order there is no motion before us to discuss.

Mr. Skoberg: Mr. Chairman, what right have you to rule a motion out of order when it is in line with the Committee hearing at this particular time? You do not have to study a motion that I present to tell me that it is in order or not in order. If I present a motion you do not have the right to determine it.

The Chairman: Who has a right if I do have the right?

Mr. Skoberg: The Committee has the right. No chairman has the right to determine that my motion is in order or is out of order.

The Chairman: No, no. Just a minute, just a minute. I think I have the right to rule on whether or not your motion is in order, but you can appeal my ruling.

Mr. Perrault: Mr. Chairman, this is not a very edifying performance. This motion this morning was not even seconded. What are we talking about here?

An hon. Member: Oh yes, it was.

The Chairman: Under the new rules we do not need a seconder any more.

Mr. Perrault: Why can we not just hear from the witness? If these members who seem to be so sensitive on this point wish to bring in five motions after we have heard all the testimony . . .

The Chairman: The way the motion was worded this morning it asked us to spend money and we are not authorized to do that. We can ask the government to study this motion, but we have no right to accept the motion because the way it was written.

[Interpretation]

témoins du CN. Je pense que c'est tout à fait correct. J'ai été ici depuis longtemps et on n'est pas à l'aise quand on voit que les gens sont pressés. Je ne vois pas pourquoi on la retirerait. Peut-être qu'on peut proposer une motion n'importe quand sans en tirer des conclusions. Nous devrions entendre tous les témoins avant de décider. A ce moment-là, quand nous aurons entendu les témoins, si M. Douglas veut retirer sa motion, il pourra le faire. C'est lui qui décidera. Je ne vois pas du tout pourquoi on devrait retirer une motion à ce stade.

M. Douglas (Assiniboia): Dois-je comprendre que vous avez décidé que la motion était irrecevable?

Le président: La première motion que vous avez formulée était irrecevable.

M. Douglas (Assiniboia): De quoi parlons nous alors? Donc, il n'y a pas de motion. Ça ne vaut pas la peine d'en discuter.

M. Skoberg: M. le président, quel droit avez-vous de dire que la motion n'est pas recevable. Vous n'avez pas besoin d'étudier une motion pour me dire qu'elle n'est pas recevable ou pas. Ce n'est pas à vous de décider. Si la présente vous n'avez pas le droit de prendre des décisions.

Le président: Qui a le droit si ce n'est pas moi.

M. Skoberg: Le comité a le droit et non pas le président.

Le président: Non. Un instant je vous prie. Je ne peux que le droit de décider si votre motion est recevable ou pas. Vous pouvez vous y opposer.

M. Perrault: Monsieur le président, ce n'est pas très édifiant. Cette motion n'avait même pas été appuyée ce matin. De quoi parlons-nous donc?

Une voix: Elle l'a été.

Le président: En vertu des nouvelles règles, la motion n'a pas besoin d'être appuyée.

M. Perrault: Pourquoi ne peut-on pas entendre les témoins? Si les députés qui semblent si sensibles à ce point veulent ensuite présenter cinq motions après avoir entendu les témoignages . . .

Le président: Le texte de la motion de ce matin nous demandait de dépenser de l'argent et nous n'avions pas le droit de le faire. Nous pouvions demander au gouvernement d'étudier la motion, mais nous n'avons pas le droit d'accepter la motion sous cette forme de ce matin.

exte]

Mr. Douglas (Assiniboia): Mr. Chairman there is thing for me to say. If you ruled this out of order that basis I presume that you knew what you were king about and we will have to accept it. But you o asked earlier that I defer consideration of the tion. If you have ruled it out of order there is thing to defer. I am willing to defer it if you rule it order, but if it is not in order there is nothing to fer.

Mr. Nesbitt: Would you asked the secretary of the mtee to give us the order that we have from the use to look into this matter.

The Chairman: Would you read the evidence, Mr. rmand.

The Clerk:

Monday, June 2, 1969.

Ordered,—That the Standing Committee on Transport and Communications hear representations from Mr. Peter Rohl, the Ben Ginter Construction Co. Ltd., Lucas Construction Ltd., Hatch Construction Ltd., and Krywa Bros. Construction Ltd. with respect to claims in relation to the construction of the Great Slave Lake line of railway for the Canadian National Railways.

605

Mr. Allmand: Mr. Chairman, I would like to know at the purpose of the meetings were that were ed today. What did the notice of meetings say—to pare a report or to hear evidence?

The Chairman: To hear evidence.

Mr. Nesbitt: Well I am afraid, Mr. Chairman, that it pparent that some members of the Committee are y prepared to listen and are not prepared to do u thing. It is like: "Mother, may I go out to swim? y, my darling daughter. Hang your clothes on a tory limb and don't go near the water." If such is e case, there is no purpose in sitting here at all that I ee.

Mr. Perrault: This must be the most insane comment le in the entire year of Committee sittings.

Mr. Mahoney: Oh, no, we have done better.

Mr. Perrault: You know, there is an attempt here by e members to read some sort of cynicism into the ings and this is completely wrong.

Mr. Nesbitt: You can be as dammed insulting as you

Mr. Perrault: Well I simply suggest that your remarks tribute little . . .

[Interprétation]

M. Douglas (Assiniboia): Je n'ai rien à dire. Si vous jugez la motion irrecevable en vous basant sur cet argument, je présume que vous connaissez le règlement et nous n'avons qu'à l'accepter. Vous avez demandé aussi de retarder l'étude de la motion. Si vous la déclarez irrecevable, il n'y a rien à redire. Si vous la jugez recevable, je suis près à attendre.

M. Nesbitt: Demanderiez-vous au secrétaire du comité de nous donner le mandat de la Chambre pour examiner la question.

Le président: Liriez-vous le témoignage, monsieur Normand.

Le secrétaire:

Le lundi 2 juin 1969.

Que le Comité permanent des transports et communications entende les représentations de M. Peter Rohl de *The Ben Ginter Constructions Co. Ltd.*, *Lucas Construction Limited*, *Hatch Construction Limited* et *Krywa Brothers Construction Limited*, concernant la réclamation ayant trait à la construction de la ligne ferroviaire du Grand Lac des Esclaves du National-Canadien.

M. Allmand: Quel est le but des réunions d'aujourd'hui? Préparer un rapport ou entendre un témoignage?

Le président: Entendre un témoignage.

M. Nesbitt: Il semble que certains membres du comité ne sont prêts qu'à écouter et à ne rien faire. C'est comme «Maman, puis-je aller nager? Oui, ma chérie. Mets tes vêtements sur une branche d'arbre et ne va pas près de l'eau». Si c'est ainsi, je ne vois aucune raison pour tenir une séance.

M. Perrault: Ce doit être le commentaire le plus inepte qui ait été fait cette année aux comités.

M. Mahoney: Ah! non. Nous avons fait mieux.

M. Perrault: Vous savez que certains députés essaient de faire des remarques cyniques au cours des audiences et c'est tout à fait faux.

M. Nesbitt: Vous pouvez être aussi insultant que vous le désirez.

M. Perrault: Je dis simplement que vos remarques contribuent un peu à . . .

[Text]

Mr. Nesbitt: Well I would like to suggest a few things about some of yours too.

The Chairman: Order please. Now I would like to ask Mr. Ginter to give us a briefing.

Mr. Ben Ginter (Ben Ginter Construction Co. Ltd): Mr. Chairman and hon. members, I want to make my submission as brief as possible. I have only a few notes before me. It is not really a brief as such. I came here from Europe, I am not making any excuses, but I do not have our volumes of documents with me today. I can assure you we have gathered during the construction of the 75 miles of railroad which we had under contract a three-decker file, which you may view at a later date if you wish. It includes pictures as progress was being made, as well as names of engineers, both our own and consulting one. The consultant engineers were Willis, Cunliffe, Tait & Co. Ltd. who, in my view, are very highly respected and very competent.

The general manager of Ben Ginter Construction was very much involved directly in this railroad job, as was one engineer by the name of L. Hatherley. I feel both of these men are very well qualified. Mr. Kos, spent several years with the CNR as resident engineer. One of the project he was on was the one at Kitimat. After the project was finished he joined the Pacific Great Eastern Railway in the Province of British Columbia. Mr. Hatherley had something like eight or nine years with the Pacific Great Eastern. This is just to qualify the people I had, from our own point view. Willis, Cunliffe, Tait were for numerous years with the government in various projects before starting up their own consulting engineering firm.

● 1610

After looking at the contract and bidding it we received a call from the CNR and had pre-construction meetings with both the top officials in Edmonton, Mr. Graham and Mr. English. I forget their counsel's name at the moment because he has retired since. There were also various others.

We also had a meeting out in the field before starting construction.

We presented a list of equipment, which we were requested to do, and also a schedule of how we were going to proceed to complete this project in the time that the CNR had allotted to us to do this work. We presented this to the CNR, although we did not know whether we were low bidders or high bidders, because they never divulge; this is behind closed doors. I can assure you this has not been done within my experience, either in the United States, or in contracting in other provinces. Nevertheless, we were consulted and there were various questions that we were asked.

We were very concerned about Clause 16 of the contract. Although, as we were also assured by the CNR

[Interpretation]

M. Nesbitt: J'aimerais bien en dire sur les vôtres.

Le président: A l'ordre. J'aimerais demander monsieur Ginter de nous faire un exposé.

M. Ben Ginter (Ben Ginter Construction Co. Ltd) Monsieur le président, messieurs, je serai aussi bref que possible. Ce ne sera pas vraiment un exposé. Je me contenterai de quelques notes. Je reviens d'Europe, qui n'est pas une excuse, mais je n'ai pas nos volumes de documents avec moi. Je puis vous assurer qu'au cours de la construction des 75 milles de chemin de fer que nous avons sous contrat, nous avons accumulé la paperasse pour remplir trois tiroirs d'un classeur que vous pourrez examiner plus tard si vous le voulez. Il s'agit de photos prises au cours des travaux, ainsi que le nom des ingénieurs de notre société et des ingénieurs-conseils, de la firme Willis, Cunliffe, Tait & Co. Ltd. qui à mon avis sont hautement respectés et très compétents.

Le gérant général de la Ben Ginter Construction s'occupait beaucoup de la construction du chemin de fer comme un autre ingénieur, L. Hatherley. Ces deux sont, à mon avis, très compétents. Monsieur Kos a passé plusieurs années avec le CN à titre d'ingénieur résident. Il a exécuté, entre autres, le projet de Kitimat. Ensuite, il entra au service du Pacific Great Eastern Railway en Colombie-Britannique. Monsieur Hatherley avait quelque 8 ou 9 années d'expérience chez le Pacific Great Eastern Railway. Je ne veux pas donner que quelques détails sur les employés. Willis, Cunliffe, Tait ont travaillé pendant plusieurs années divers projets du gouvernement avant d'inaugurer leur propre firme d'ingénieurs-conseils. Après avoir

examiné le contrat et avoir présenté une soumission, nous avons reçu un appel du National-Canadien. Nous avons eu des réunions préalables à la construction, avec les directeurs à Edmonton, messieurs Graham et English. J'oublie le nom de leur avocat pour l'instant, d'ailleurs, il a pris sa retraite depuis. On avait aussi beaucoup d'autres.

Nous avons aussi eu une réunion sur le terrain avant d'entreprendre la construction. Nous avons présenté une liste d'équipement qu'on nous demandait de fournir et un horaire indiquant la façon dont nous allaient procéder pour compléter le projet dans les limites de temps alloué par le National-Canadien. Nous l'avons présenté au National-Canadien mais nous ne savons pas si nous étions des soumissionnaires bas ou hauts parce qu'ils ne divulguent jamais ces renseignements. Je peux vous assurer que je ne l'ai jamais rencontré aux États-Unis et dans d'autres provinces. Néanmoins, nous avons été consultés et on nous a posé différentes questions.

Nous nous préoccupons de l'article 16 du contrat. Bien que, comme nous l'ont assuré le directeur

[te]

sials, Clause 16 states that it is at the discretion of the engineer in the field. This is the engineer actually in charge of the construction—this is from the beginning to the end—who is the only man fully qualified, and can say whether there should be a concession made; or you may, or may not, work in wet weather; what compaction you need; should we go along with the grade there; should we make some changes; or should we use this bore or bit. This is the man who is supposed to be qualified to make these decisions. On our particular two projects . . .

M. Bigg: This is a railroad official, not your own?

M. Ginter: Yes; they are railroad officials. We have to do whatever. We do as we are told, or else. In our particular case we had two projects, Section 6 and Section 7.

When we had another engineer, who has since had an unfortunate accident and drowned crossing a creek while working for the PGE after this project was done. He was over both the projects. There was a resident on one of the projects, but he oversaw both of them. I can assure you that on numerous occasions when I told the project he assured me, "You cannot do this because I have been told by the officials that it is absolutely out; we cannot change it because there is a

15

which has no bottom," or "no material is available. But we will compensate you for it in other ways. We will give you extra hourly work"—this is not unusual, mind you—or "We will build a channel along the river now to take the water away." Because the country is very flat. It is as flat as this floor, other than for hummocks here and there. There are no mountains, or anything like that. In contractors' terms these are called hummocks "hogs' backs."

This indicating represents a hog's back. There would be valleys, and there is water in between; and the engineer comes along and flags that out, and says "This is where you are going to borrow your material from." You cannot go in on your own knowledge or experience and work on these hogs' backs. That is impossible. They have to be flagged. Then they have to be cleared and stripped. We were permitted to take the clearing and stripping off to the side and just leave it there during the construction. After we had excavated all the material in here down to the water table we were requested to push the material and cover it up with the overburden that was stripped, smooth it off and leave it in a tidy condition acceptable to the CNR. When I am leading up to here is that throughout the time we had said to them, "We are not quite satisfied with the getting enough payment here. We are quite satisfied you flagged the area all right, but there is no indication of cross-sections there. How do you know how much material we have moved? Could we see your field books?" This demand was always refused. We could not get them.

[Interprétation]

CN, l'article 16 stipule que cela est laissé à la discrétion de l'ingénieur sur le chantier. Il s'agit de l'ingénieur qui est chargé de la construction, du début à la fin. C'est le seul homme vraiment compétent qui puisse dire si des concessions peuvent être faites ou que vous pouvez ou non travailler sous des conditions humides, décider de l'entassement nécessaire, accepter cette qualité, de faire des changements, utiliser un tel calibre ou une telle mèche. Il est sensé pouvoir prendre ces décisions. Sur nos deux chantiers . . .

M. Bigg: C'est un employé supérieur des chemins de fer et non pas votre employé?

M. Ginter: Oui, il s'agit d'employés des chemins de fer. Nous n'avons rien à dire. Nous faisons ce qu'on nous dit de faire. Dans ce cas, nous avions deux projets, les sections 6 et 7.

Ensuite, nous avons eu un autre ingénieur qui, depuis, a eu un accident malheureux et s'est noyé alors qu'il traversait un ruisseau pendant qu'il travaillait sur le Pacific Great Eastern Railway après que les travaux soient terminés. Pour chacun des projets, il y avait un résident. Je puis vous assurer que très souvent, quand je visitais le chantier, il m'a dit qu'il ne pouvait pas le faire cela parce que les directeurs lui ont dit que c'est impossible, qu'ils ne pouvaient pas le changer parce

qu'il y a un lac sans fond ou qu'aucun équipement n'était disponible, mais nous allons vous compenser d'une autre manière. Nous vous accorderons des heures de travail supplémentaires. Cela est assez courant ou nous allons creuser un canal pour enlever l'eau, parce que le terrain est très plat, aussi plat que ce plancher à part quelques petits monticules par-ci, par-là. Il n'y a pas de montagnes, ou quelque chose du genre. En termes d'entrepreneur, nous appelons monticules «bosses de route».

Voici, par exemple, une bosse de route. Il y aurait des vallées et de l'eau au milieu. L'ingénieur qui le voit le signale et dit que c'est à cet endroit que vous allez emprunter l'équipement. Vous ne pouvez y aller en vous basant sur vos propres connaissances ou votre expérience et travailler sur ces bosses. C'est impossible. Il faut qu'elles soient amollies et ensuite aplaties et déblayées. On nous a donné le droit de laisser les déblais sur le côté pendant la construction. Une fois que nous avons enlevé les matériaux, jusqu'à la nappe aquifère, on a exigé que l'on pousse le matériau, et qu'on le recouvre avec ce qui avait été enlevé, l'aplanir et le laisser dans une condition acceptable pour le National-Canadien. Ce que j'essaie de dire, c'est que, pendant tout le travail, nous leur avons dit que nous n'étions pas assez convaincus d'être assez payés. Nous savons que vous avez battu le terrain, mais comment pouvez-vous savoir combien de matériaux nous avons déplacés? Est-ce que nous pourrions voir vos livres et cela nous a toujours été refusé et nous ne pouvions jamais les consulter.

[Text]

At last one Sunday our superintendant walked in and found a young fellow there. He said, "Look, could I see these field books? After all they should be open to the public. There should not be anything to hide. We will bring them back in the same condition as we took them." He said, "I do not see any reason you cannot have them." Well, we got them and photocopied them. What we found alarmed us, so we asked for more field books from the other resident. Of course, this was absolutely refused. Not only that, but the CNR found out that we had got those field books and they made several threats about our taking these field books out of their possession, although their own man had given them to us willingly—and rightfully, so

● 1620

as far as I am concerned. I do not think that a contractor should not see what he is getting paid for, or should not have a right to look at them.

We continued to ask. They were telling us they had sections plotted. These measurements are there, on the original ground, and then later the material is taken out; and this is the only basis on which you can possibly come up with a quantity, which is paid on a unit price basis, as you will notice by the contract. There is no other way they would know how many units we moved other than by measuring.

After three years, Mr. Steer, who is a very, very senior and highly respected lawyer with Milner & Steer—the gentleman, I believe, is 82 or 83 years old; but as sharp as a tack—requested—all I said at the meeting was, "Why? What have you got to hide? You have had Doctor Hardy inspect them, as you have all heard here twice; so they must be absolutely correct. There cannot be anything. What is wrong with having your people there? I only have two engineers here with me and our controller. How about if we go down and just satisfy ourselves? Maybe we are absolutely wrong." I said that this would not be the first time we had been wrong. Could we just see them?

Mr. English's words were "absolutely, no." But after some bickering they at last suggested that we could see them if Mr. Cox was available—"But he is stuck in Flin Flon, Manitoba; and the weather is so bad that he cannot get out of there. He, unfortunately, will not be here, and we would want him to be here to answer any questions you have while looking at the sections."

Of course, I immediately told our controller, who was sitting at the meeting, "I will make you a bet that Mr. Cox is not in Flin Flon, and that Mr. Cox is either right now sitting in Edmonton or is on his way to Edmonton." We made phone calls, and I got a hold of Mr. Steer later and said "Now, Mr. Steer you suggested that it was not very nice to suggest that somebody was covering up and that they were giving you stories about being weathered-in, and so on. Would you personally like to call Mr. Cox at his home?" He said, "Well, I know he is not there." I said, "Would you

[Interpretation]

Lorsqu'en fin, un dimanche le surveillant est entré et a trouvé un jeune. Il lui a demandé s'il pouvait consulter les livres, qui, après tout, devraient être publics et on ne devrait rien y avoir à cacher. Il a ajouté qu'il rapporterait dans le même état qu'il les avait pris. Le jeune homme lui a répondu qu'il ne voyait pas pourquoi il ne pourrait pas les emprunter. Nous les avons empruntés et photocopiés. Nous avons été alarmés parce que nous avons trouvés. Nous avons ensuite demandé de voir plus de livres de l'autre résident. Ce nous a naturellement été refusé, non seulement ça mais le CN a découvert que nous avions emprunté leurs livres et ils ont fait plusieurs menaces à l'égard de ce que nous avions enlevé ce livre de leur possession

qu'on nous les ait donnés en tout droit, en ce qui nous concerne. Je ne crois pas qu'un entrepreneur n'a pas le droit de voir ce qu'on le paiera ou de voir les livres.

Nous avons continué notre demande. Ils nous disaient qu'ils avaient levé des sections. Ces mesures sont là, sur le terrain original et ensuite, le matériel est enlevé. C'est la seule base sur laquelle on peut déterminer une quantité qui est payée par un volume unitaire comme vous le remarquerez dans le contrat. Il n'y a pas d'autre moyen de savoir combien d'éléments nous avons déplacés qu'en les mesurant. Après trois ans, monsieur Steer, un très ancien avocat très respecté de la Milner & Steer, il a 82 ou 83 ans, mais il est toujours encore très alerte; tout ce que j'ai dit à la réunion c'est: «Pourquoi? Qu'est-ce que vous avez à cacher? Vous les avez fait examiner par le Dr. Hardy, comme vous l'avez entendu ici deux fois, donc, cela doit être exact. Il ne doit rien y avoir à cacher. Qu'est-ce qu'il y a de mal à avoir vos gens avec vous? Je n'ai avec moi que deux ingénieurs et notre contrôleur. Pourquoi ne pas aller là-bas pour satisfaire notre curiosité? Nous avons peut-être entièrement tort? J'ai dit que ce ne serait pas la première fois que nous ayons été dans l'erreur. Pourrions-nous simplement aller voir?

M. English a répondu: «Absolument pas». À la discussion, à la fin, ils nous ont dit qu'on pouvait voir, si M. Cox était disponible. «Mais il se trouve à Flin Flon au Manitoba et le temps est si mauvais qu'il ne peut pas quitter. Malheureusement, il ne sera pas là et nous voudrions qu'il le soit pour répondre aux questions que vous pourriez avoir en examinant les sections.»

Bien entendu, j'ai immédiatement dit à notre contrôleur qu'il était là à l'assemblée: «Je parie que M. Cox n'est pas à Flin Flon et qu'il est soit à Edmonton ou en train de se rendre à Edmonton.» Alors nous avons fait quelques téléphones et j'ai rejoint M. Steer plus tard et j'ai dit: «Maintenant, monsieur Steer, avez dit que ce n'était pas très gentil de suggérer que quelqu'un avait quelque chose à cacher et qu'on contait des histoires au sujet du mauvais temps. Est-ce que vous voulez téléphoner à M. Cox personnellement chez lui? » Il m'a dit: «Je sais qu'il n'est

«texte»]

«Please do me a favour and call him?» He called him, and Mr. Cox was there.

Mr. Cox later came and down to the office. We showed him his sections—which I wish we had here today. I do not know if the right term to use is «fabrication»—which could be a criminal offence—but they were plotted. There were no numbers; some of them did not even have any section on them—originals and finals. That is the reason I drew this sketch for you. These only went in after the excavation had been done; the stripping had been done—the hog's back had been taken off. This will be borne out by the sections of the CNR.

1625

«I then knew why they did not want us to see them. They took a point here and a point there—and this is what they could take. But in building 75 miles of road, there is an awful lot of yardage in here. The CNR has more money than has the poor contractor. Why should we be penalized by moving this for nothing?»

Mr. Mahoney: Mr. Chairman, as the record will not fully show the pointing and waving and illustrating that is going on, could Mr. Ginter attempt to put in words what he is pointing at on his little sketch so that the record will be complete?

Mr. Ginter: Well, you have the CNR solicitor here. I think he can make these things available so that you can see them for yourself.

«The next thing we did was to look at their calculations. One engineer and our controller worked on that. In the first three we found two of them wrong, in favour of the CNR. Mind you, the day before we were told that they had been checked three times and that there was absolutely no mistake.

«We just took what they gave us. And remember, we only had Saturday to look at these things. We could not go through too many.

«I had our other engineer looking at the actual sections. The section I show here is done in a crude way, but it is to give you an idea of what happened. In the end, the place you cannot take out excavation this way. It is impossible. It has to be done on a slope, so that the equipment can get down into the excavation.

«In the next text we found that by their method of doing things, instead of having the sections on a row, where you can see the section through, they had to go to the end of the page and complete the section and run it out to finish it. We have initialled the ones we went through. We found elevation 54 here, but where it cut off—it has to match right together; there cannot even be a fault in it—would be elevation 50.

(176-9%)

[Interprétation]

là.» Je lui ai dit: «Pouvez-vous, s'il vous plaît, me rendre un service et lui téléphoner.» Il a téléphoné et M. Cox était bien là.

Ensuite M. Cox est venu au bureau et nous lui avons montré ses sections que j'aurais aimé avoir ici avec moi aujourd'hui. Je ne sais pas s'il faudrait utiliser le mot «fabrication», qui serait un délit criminel, mais elles étaient dressées. Il n'y avait aucun numéro; certaines n'avaient même pas de sections sur les originaux ou les définitifs. C'est pour cela que j'ai fait ce dessin pour vous. C'est qu'ils allaient seulement après les excavations terminées, après qu'on avait éliminé les dos d'ânes. Cela pourrait être prouvé par les sections du National-Canadien.

J'ai su alors pourquoi ils ne voulaient pas qu'on les voit? Ils ont pris un point ici et un point là, c'est tout ce qu'ils pouvaient faire. Mais en contruisant ces 75 milles de chemins de fer, il y a pas mal de manoeuvres ici. Le National-Canadien a plus d'argent que le pauvre entrepreneur. Pourquoi est-ce que nous voudrions pénaliser et faire cela pour rien?

M. Mahoney: Monsieur le président, étant donné que le procès verbal ne pourra pas indiquer tous les gestes de M. Ginter, est-ce qu'il ne pourrait pas mettre des mots au lieu des gestes au sujet de son dessin?

M. Ginter: Eh bien, vous avez ici l'avocat du National-Canadien, il pourra vous donner ces renseignements pour que vous puissiez les voir vous-même.

La prochaine chose que nous avons faite a été d'examiner leurs calculs. Un ingénieur et notre contrôleur ont fait ce travail. Dans les trois premiers, il y en avait deux qui étaient mal faits et qui étaient pourtant en faveur du National-Canadien.

Et pourtant on nous avait dit la veille qu'ils avaient été vérifiés trois fois et qu'il n'y avait absolument pas d'erreurs. Nous avons accepté ce qu'ils nous ont dit. Nous n'avions que le samedi pour regarder cela. Donc, nous n'avons pas pu en examiner un grand nombre.

Notre autre ingénieur a examiné les sections proprement dites. La section que je montre ici est faite d'une façon assez rudimentaire, mais elle vous donne une idée de ce qui s'est passé. En premier lieu, on ne peut pas empêcher de faire des excavations de cette façon-là. C'est impossible. Il faut faire une pente pour que l'équipement puisse entrer dans le trou.

Ensuite, on s'est aperçu que leurs méthodes de faire les choses plutôt que d'avoir des sections en ligne, où vous pouvez finir la section, ils devaient aller à la deuxième page et terminer la section et tirer une ligne pour la terminer. Ensuite nous avons mis nos initiales sur ce que nous avons examiné. Nous avons trouvé une élévation de 54 ici, mais il faut bien que l'appareillage soit pareille et nous trouvons une élévation de 50.

[Text]

I said to Mr. Cox, "What kind of schoolboy has been working on this? Do you expect us to accept payment on these things?" I said, "This is just shocking, to find that you have gone to the extreme of this." I said, "I know the reason for all this. It is because you forced us to operate at a speed at which you could not possibly get enough competent engineering help to keep up with our pace, especially when you brought in the other 'scabby' contractors to show what power you had to make us complete this job in the time we were supposed to complete it." I said, "I think this is

● 1530

very uncalled for." I said, "You brought these people in." I observed them myself. They sat by the roadside with a bunch of broken down junk-packers that were charged to us.

There was a washout on the highway job, and they went to work on the highway job; but they were charged to us. Other equipment that was torn down and was under repair—it was charged to us. Because we were the bad boys. It is like going back to school. You get your fingers slapped. I guess I should go back to the beginning when we prepared our material and were accepted by the CNR. We had to double up on our equipment in order to try to complete and satisfy the CNR. We were held up at the Hay River project...

Mr. Bigg: Would this be the time that. . .

Mr. Ginter: Yes. I think I could paper this room with the telegrams, telephone calls and what not which we received. We were very concerned about keeping a good relationship with the CNR. If I may go back to the Hay River project, we started on this and we were requested to put in two bums which were not in the contract. The yardage in there alone amounted to 200,000 yards. To keep a good relationship we accepted that, went in, and put in that yardage, we went to do the fill which—as I said, I do not have all of our documents here—if my memory serves me right, was approximately half a million yards or perhaps considerably more. I just cannot recall at this time. It was on the one side of the Hay River project.

Mr. Biggs: What do you mean by a burm?

Mr. Ginter: A burm is a counterweight which you place on the outside of a fill that you are going to put in because of the unstable, unsuitable material underneath; the foundation is not good enough to hold the height of the fill to prevent it from sliding out.

Then they said, "Well, the material, the foundation is still frozen; we cannot let you go ahead with that." So we sat there—this is approximately a month or a

[Interpretation]

J'ai dit à M. Cox: «Quel enfant d'école a fait ce travail? Vous attendez-vous à être payé sur cette base?» Je lui ai dit: «c'est vraiment choquant de trouver de telles fautes». Je lui ai dit: «Je connais la raison de tout cela. C'est parce que vous nous avez forcés à fonctionner à une vitesse qui ne rendait pas possible d'avoir la compétence au point de vue d'un ingénieur qui pourrait nous suivre, surtout lorsque vous avez amené les autres entrepreneurs coupe-coupe pour montrer le pouvoir que vous aviez pour nous faire compléter le travail dans le temps prescrit». J'

dit: «Je crois que c'est très injustifié.» J'ai dit: «Vous avez fait venir ces gens-là.» Je les ai observés moi-même. Ils étaient assis le long du chemin avec de l'équipement brisé, des employeurs qui nous étaient chargés.

Il y avait un effondrement sur la nouvelle route de construction et ils ont commencé à travailler la-dessus et on nous a envoyé le compte. Il y avait d'autre matériel qui était brisé et en voie de réparation et on nous a donné le compte pour la réparation. Parce qu'on nous étions des mauvais garçons. C'était comme être de retour à l'école et se faire taper sur les doigts.

Je suppose que je devrais revenir au début, lorsque nous avons préparé notre matériel et que le Canadien les a acceptés... on a dû doubler notre équipement afin de satisfaire le Canadien national. On nous a fait venir au projet de Hay River.

M. Bigg: Est-ce que c'est à ce moment que...

M. Ginter: Oui. Je pense que je pourrais tapisser toute cette pièce avec les télégrammes que j'ai reçus et les nombreux appels téléphoniques que l'on nous a faits à ce sujet. Nous étions très inquiets, nous voulions rester en bons termes avec le Canadien National. Par conséquent, nous avons commencé par le projet de Hay River. Nous avons entrepris les travaux. On nous a demandé d'ajouter deux choses qui n'étaient pas prévues dans le contrat. Il s'agissait d'environ deux cent mille verges de terre à déplacer. Pour garder nos bonnes relations, nous avons accepté. Nous avons ajouté ce travail et, je n'ai pas tous nos documents devant moi, mais si je me souviens bien, il s'agit d'environ un demi million de verges de terre ou peut-être beaucoup plus, je ne me souviens pas exactement, pour une partie du projet en particulier.

M. Bigg: Qu'est-ce qu'un berm?

M. Ginter: Un berm c'est le contrepoids que vous mettez pour retenir, pour faire contrepoids, à cause du matériel qui n'est pas stable pour empêcher les glissements. Ensuite ils nous ont dit: «le matériel, la fondation, est encore gelée et nous ne pouvons pas vous laisser commencer». Alors nous avons attendu environ un mois ou un mois et demi. Nous avions les hommes, les camps, l'équipement et nous attendions dégel. Je me suis dit c'est ridicule d'attendre ainsi

[*Inte*]

month and a half ago—with men and damp equipment, waiting for this to thaw out. I said, "This is ridiculous. Let us rip it and let the frost out of there. Then if this is not permafrost. . . We had an item in for permafrost. They did not, I guess, like the price; I do not know what it was. Anyway, it was supposed to be permafrost."

After all that wait and delay I went down there personally and asked the engineers, Mr. Cox, and the rest of them, to come down. I said, "Look, this is ridiculous. You cannot make us wait here forever. You have got debris on there. You have got stumps which you say, 'do not touch.' We may be here for ten years. Let me at least dig one hole in that, seeing how you will not let me rip it; let me prove to you that that is permafrost and not just the ordinary frost from cold weather."

1635

After a lot of consultation and what not, they decided, "Well, there cannot be any harm in doing that." So we had a ripper cat in there because we expected permafrost; there was permafrost throughout the job, although we did not get paid for it and we had no item in.

They consented to letting us go down. We went down seven feet. There still was nothing to indicate that we would ever reach bottom or out of frost. So then they said, "Fine; you are right; go ahead and steam up." The steam up meant 20 hours a day, five days a week, including some Sundays.

The CNR would not pick up the tab for that, it was the contractor. These are the hazards, according to them, of contracting; you must expect and provide for these kind of things. Our borrow pits were frozen and some of them had boulders of fantastic size. Bulldoze them off.

We had a price for rock. I do not believe that we have been paid for a yard of rock. I may be wrong. But I know that we have not been paid for any amount of rock that we moved out of these four pits. Their reason was: "Coming out of a borrow pit, we can hardly justify paying you for rock." We moved across on . . .

Mr. Bigg: Is it in the contract?

Mr. Ginter: Oh, yes; we had a unit price for moving rock.

Mr. Mahoney: Did you get paid for borrow excavation distribution?

Mr. Ginter: No, no, it is just a unit price for moving rock. It does not matter whether it comes out of borrow or where it comes from; rock is rock. We cannot choose what grade we want to work on. They set the grade, they set the elevation, and we have to stick by these. We do not have that say. We moved

[*Interprétation*]

Commençons et creusons pour que la terre dégèle. Il ne s'agit pas de gel permanent. C'est simplement la terre gelée.

Après avoir tellement attendu, après tout ce délai, je suis allé là moi-même et j'ai demandé aux ingénieurs, à M. Cox, et aux autres ingénieurs de venir sur place et je leur ai dit: «cela est tout à fait ridicule, on ne peut pas attendre ici indéfiniment». Il y avait des dépotoirs et on nous a dit: «ne touchez pas à cela». On aurait pu rester là dix ans à attendre. Je leur ai dit: laissez-moi au moins creuser pour vous prouver que c'est du «perma frost» et non pas de la gelée ordinaire causée par le froid de l'hiver.

Après une longue consultation, ils ont décidé qu'il n'y aurait pas de mal à faire cela. Par conséquent, nous avons envoyé des hommes avec des machines parce que nous étions à peu près certains qu'il s'agissait de «perma frost». Ils nous ont laissé creuser. Nous avons creusé sept pieds et il n'y avait rien qui indiquait que l'on arriverait jamais au fond de cette terre gelée. Il nous ont dit: «Très bien, vous avez raison, allez-y, foncez, allez de l'avant.» Par conséquent foncez cela voulait dire de travailler vingt heures par jour pendant cinq jours par semaine, y compris quelques dimanches.

Ce n'est pas le Canadien-National qui allait payer pour cela, c'est l'entrepreneur. Ce sont là d'après eux les risques des contrats, du métier. Vous devez vous y attendre et vous devez prévoir ces choses-là. J'ai creusé un trou et j'ai trouvé de la gelée. Nous avons trouvé des roches d'une grosseur énorme entre ces couches. Nous avons utilisé les bulldozers pour les déloger. Je ne pense pas que l'on nous ait payé pour une seule verge de roche déplacée, je peux me tromper mais je sais que l'on ne nous a pas payés pour le roc que nous avons transporté. Ils nous ont donné comme raison qu'il ne pouvaient pas nous payer pour transporter de la roche.

M. Bigg: Est-ce que c'était dans le contrat?

M. Ginter: Oui. Nous avons soumis un prix unitaire pour transporter le roc.

M. Mahoney: Avez-vous été payés pour l'excavation?

M. Ginter: C'est juste un prix par unité pour transporter les rocs. Le roc, c'est le roc, qu'il vienne de n'importe où nous n'avons pas le choix, et nous ne pouvons choisir notre travail. Ce sont eux qui font le plan, ils établissent l'élévation de la pente et nous devons nous y conformer et nous n'avons rien à dire.

[Text]

across to the north side. I suggested to them—this, of course, had nothing to do with me—that personally, I would not put that fill in that water and swamp. I told them that I would drain that out and get a stable foundation down there. Anyway, of course, as I say, it was none of my business and they as much as told me so too. Anyway, we went ahead and put the fill in.

Mr. Allmand: Mr. Chairman, on a point of order. I do not wish to press Mr. Ginter, however, I want to remind him that after he is finished we will have to ask him questions, and it is 4.40 p.m. I am wondering if he could stress the main points of his case so that we would have enough time for questioning and then, perhaps, would not have to bring him back tonight.

Mr. Ginter: I would like you to know the full story of what we observed on the railroad. I will try to make it as brief as possible.

On the north side we encountered a lot of boulders, and it was very heavy material. We filled that area and, of course, the fill went out and took the other contractor's concrete pier with it. There was a lot of damage, in other words.

Mr. Bigg: Where was this particular project?

Mr. Ginter: Hay River.

Mr. Bigg: Right at Hay River, itself?

Mr. Ginter: This particular fill was at Hay River.

Mr. Bigg: The swampy place.

Mr. Ginter: Right.

Mr. Bigg: Piers.

● 1640

Mr. Ginter: They had to put a bridge across there, quite a high bridge.

Anyway, getting away from that, which as I said is none of my business—the reason I even mentioned it was because I wanted to bring to your attention what happened next—at the same time we had new west construction from Edmonton, Ludwig and, I forget the other name. In their excavating, working on our contract—and at this point we were way ahead of schedule, according to the quantities we moved—I must bring in now at this point the fact that we moved over 50 per cent more materials than was called for in our contract in order to do it; this is real engineering and this is what I am saying; this is the competent way of operating on the engineering; we have nothing to do with that. Anyway, they brought us back in, saying “It is no fault of yours but we want to take your equipment off the project and get that fill in”. While

[Interpretation]

Nous sommes allés vers le côté nord. Je leur ai expliqué, je leur ai proposé, je leur ai dit que ce n'est pas la sorte de terre que je mettrais dans ce marais. J'ai pensé qu'il fallait la laisser s'égoutter pour arriver à une base solide. De toute façon, ce n'était pas mon affaire. Comme ils ne se sont pas gênés pour me le dire et ainsi nous avons fait le remplissage comme demandé.

M. Allmand: Monsieur le président sur un point d'ordre. Je ne veux pas presser monsieur Ginter, mais je voudrais lui rappeler que lorsqu'il aura fini nous devons lui poser des questions et il est cinq heures moins vingt. Je me demande s'il voudrait bien s'en tenir aux points principaux pour que nous ne soyons pas obligés de siéger ce soir.

M. Ginter: J'aimerais vous raconter toute l'histoire et vous faire part de tout ce que nous avons observé au cours de cette construction de lignes de chemin de fer. Je vais essayer d'être aussi bref que possible. Du côté nord nous avons trouvé beaucoup de rocs. C'est toujours du matériel très lourd. Nous avons rempli cette section et évidemment tout a glissé. Ses fondations établies par les autres entrepreneurs ont été emportées. Il y a eu beaucoup de dommages de faits.

M. Bigg: Où est-ce que cela s'est passé?

M. Ginter: A Hay River.

M. Bigg: Oui, à Hay River.

M. Ginter: C'était à Hay River.

M. Bigg: C'est un endroit marécageux?

M. Ginter: Exact.

M. Bigg: Les quais.

M. Ginter: Oui. On a dû construire un pont assez élevé à cet endroit. Mais je continue car cela n'est pas mon affaire. La raison pour laquelle je l'ai mentionné, c'est que je voulais vous signaler, vous expliquer, ce qui s'est produit après. A ce moment-là nous avions deux entrepreneurs Ludwig Construction, et j'oublie le nom de l'autre, qui creusaient. D'après notre contrat à ce moment-là, nous étions en avance sur notre programme. Nous avons transporté 50 p. cent plus de matériel que nous devions le faire d'après notre contrat. C'est là un véritable travail de génie et c'est une manière efficace de travailler. Mais nous n'avons rien à voir avec ça. Ils nous ont fait revenir, ils nous ont dit ce n'est pas votre faute mais mieux vaut retirer votre matériel du projet et vous occuper de faire le remplissage. Alors que nous faisions le remplissage vingt-neuf sous la verge, eux et leurs autres amis faisaient notre travail à \$1.09 la verge et nous envoyaient le compte à régler pour cela. Si, vous voyez

[xte]

we were doing the fill for 29 cents a yard they had their other friends doing our work at the cost to us of \$1.09 a yard. If you wonder why I am here today, I think this will give you some idea. I feel that this is downright discrimination and I cannot call it anything else.

Mr. Bigg: How did they get you to agree to do that?

Mr. Ginter: Agree? They had our superintendents doing it before I knew anything about it, and the superintendents had to take orders from the engineer. I am not sitting on the project all the time; I have thousands of other things to do besides sitting there and waiting for fill to go out.

I would like to bring something else to your attention which might interest the public. It was mentioned here today so I will not elaborate on it. It concerned the squashing out of fill in a very wet area. They deducted all that from us. Some areas they paid us twice for; other areas they did not pay us at all for the stuff they deducted from us. We caught these contractors they brought in, we have witnesses to this, moving material from the finished grade that was passed by the CNR back into the borrow pits that it was taken out of. When we brought it to their attention, they said they would get them out of there.

As I told them, "Look, I hope you can justify all this because there will come the day when I hope I will have a voice and be able to tell the government and the people concerned, the general public, just what really has gone on in this connection."

They brought in rails and ties by truck when the proper way, the method that has been used for ages, is to bring a machine and lay your ties and rails right on your flat cars and locomotives. But this was done to justify their actions. Lucas was still working on his action; ours were beyond that. That is the only thing that I can say about it. It could have been they brought in trucks with rails and with ties, brought them around the roads, brought them back up the grades when they sunk in and had to be pulled through by machines because of the rain and just completely ruined the grade that was already finished and ready to lay these ties and rails on, and then laid the ties and rails by hand. If you wonder why I can remember this or have it memorized, I have lived with it for five years.

Mr. Osler: Could I ask a question of Mr. Ginter, please?

It is not clear in my mind and perhaps in others the relationship between these people who are laying ties and tracks and yourself. Your job is to lay the grade. Is it another contractor that lays the ties and rails or is it the CNR?

[Interprétation]

demandez pourquoi je suis venu aujourd'hui je crois que vous comprendrez. Je pense que c'est de la discrimination pure et simple: je ne peux pas appeler cela autrement.

M. Bigg: Comment ont-ils obtenu votre accord à ce sujet?

M. Ginter: Notre surintendant avait commencé à faire cela avant que je n'en sois averti. Le surintendant ne doit pas prendre les ordres des ingénieurs. Je ne suis pas toujours sur les lieux, j'ai mille autres choses à faire que de rester sur les lieux pour attendre que l'on fasse le remplissage.

Il y a une autre chose que je voudrais vous dire et cela intéresserait peut-être le public. Aujourd'hui, on a déjà mentionné cela. Alors, je ne m'attarderai pas sur le sujet. C'est au sujet du tassement du remplissage dans des endroits très marécageux. On a déduit cela. Dans certains endroits on nous a payé le double. Dans d'autres endroits, on ne nous paye pas du tout. Eux ils nous l'ont déduit. Ils ont fait venir des contracteurs, et nous avons des témoins qui viendront dire qu'ils sortaient du matériau de remplissage des endroits qui avaient déjà été approuvés pour ramener ce remplissage là où il avait été pris ou ailleurs. Quand nous leur en avons parlé ils nous ont répondu: «Nous allons les sortir de là.»

Je leur ai dit: «J'espère que vous pourrez vous justifier car un jour viendra j'espère où je pourrai dire au gouvernement et au public en général ce qui s'est passé ici.» Ils ont fait venir des rails et des traverses par camion alors que la façon normale de procéder, celle qu'on utilise depuis toujours consiste à amener une machine et de poser les traverses et les rails en les prenant directement des wagons de chargement. Ils avaient une machine pour le faire mais c'était pour justifier leur façon d'agir. Lucas travaillait toujours sur sa section, la nôtre se trouvait bien au delà. C'est la seule chose que je veux dire.

Ils ont fait venir des camions chargés de rails et de traverses, ils les ont amenés sur cette terre mobile où les camions s'enfonçaient et devraient être remorqués à cause de la pluie. Ils ont complètement gâché le travail qui avait déjà été fait et ensuite, ils ont posé ces rails et ces traverses à la main. Si vous vous demandez pourquoi je me souviens de tout cela, je dois vous dire que j'y pense depuis cinq ans.

M. Osler: Puis-je poser une question à monsieur Ginter? Je ne vois pas le rapport qui existe entre ces gens-là qui posent les rails et les traverses et vous-même. Votre travail est de préparer la base, la fondation. Est-ce que c'est un autre entrepreneur qui pose ces rails et ces traverses ou est-ce le Canadien national qui s'en charge?

[Text]

Mr. Ginter: None whatsoever. It is only of interest to you people to know where your money is going. Maybe this might be the reason that the budget may have been short, I do not know. All I could go by were the articles headed "Schedule" that appeared from time to time.

Mr. Osler: But who laid those ties and rails?

Mr. Ginter: The CNR.

Mr. Osler: CNR laid them. That was what I was trying to establish.

Mr. Ginter: Yes, the CNR. I will also go back to the widening or the pushing out of the areas that were wet. They hired equipment—you can quote me on this—and I am prepared to prove it—these people who worked on our projects and on other projects, the contractors and so on they brought in—as I call them "scab"—they called me first before they even moved in the other contractors and said: What can we do?

We do not want no fight with you or anything but what can we do? If we do not do it the CNR will just cut us off all our work and we will get a lot of day

● 1045

labour work. But going back to the other thing, these contractors plus other contractors later came along and—this is for the record and you can check this—we constructed, after the ties and rails were laid down, right behind, and they brought up a reconstruction of building . . .

The Chairman: I think we should come back to your construction. You were not authorized to put down ties and rails or anything like that?

Mr. Ginter: No, no. I am not talking about ties or rails. I am talking about burms that were put on these areas that were sloughed out and were deducted from our project. If you had a sloughing out like this on a fill area and you came along later at maybe \$1.09 a yard, if they worked it slow—by the way, there was no supervision either on these contractors they brought in . . .

Mr. Bigg: Pardon me, are you talking about repairing grades?

Mr. Ginter: No, reconstructing the grades—putting burms on to hold this material in place.

Mr. Bigg: To prevent slide-outs?

Mr. Ginter: That is right. And they spent millions of dollars and it is sure not right after you get the tracks in. The cost is fantastic. After you have the tracks in you cannot run across with machines back and forth.

[Interpretation]

M. Ginter: Non, il n'y a pas de rapport entre nous et nous sommes intéressés à voir où va votre argent et c'est peut-être la raison pour laquelle vous avez eu des déficits. Tout ce que je lisais c'était les clauses relatives au calendrier des travaux.

M. Osler: Mais qui a posé ces rails? et ces traverses

M. Ginter: Le Canadien national.

M. Osler: Le Canadien National. C'est ce que je voulais savoir.

M. Ginter: Oui, c'est le Canadien national. Merce j'en reviens à l'élargissement ou à l'assainissement de endroits marécageux. Ils ont loué du matériel et des machines et je n'ai pas peur de vous le dire, car je suis prêt à le prouver. Ces gens-là qui travaillaient sur notre projet et sur d'autres projets et les entrepreneurs qu'ils ont engagés je les appelle des «jaunes». Ils ont dit que pouvons-nous faire?

Nous ne voulons pas de disputes avec vous, mais que pouvons-nous faire? Si nous ne le faisons pas, le Canadien national va nous couper tout travail et nous

allons y perdre notre gagne-pain. Mais pour revenir à la question, ces entrepreneurs ainsi que d'autres sont venus plus tard, vous pouvez vérifier. Ils ont reconstruit après que les rails et les traverses aient été posés. Tout ça suite après.

Le président: Nous aimerions revenir à votre construction. Vous n'étiez pas autorisé à faire la pose de rails et des traverses?

M. Ginter: Non, non. Je ne parle pas des rails et des traverses, je parle des «BURM» que l'on a posés dans ces endroits qui ont été emportés, qui ont glissé et dont le prix nous a été retenu. Lorsqu'il y a eu un glissement de terrain dans une zone de remplissage, si vous venez après, à raison de \$1.09 la verge le travail est lent à vrai dire il n'y avait pas de surveillance pour ces entrepreneurs qu'ils avaient fait venir ni pour le reste.

M. Bigg: Est-ce que vous voulez parler de réparation du terrain?

M. Ginter: Non. Je parle de la reconstruction des campes, de la pose de «Burns» pour tenir les matériaux en place.

M. Bigg: Pour empêcher ces matériaux de glisser.

M. Ginter: C'est cela. Ils ont dépensé des millions de dollars pour cela et c'était loin d'être bien fait après que les rails eurent été posés. Le coût en a été fantastique et après que les rails seront mis, vous ne pourrez pas passer là avec des machines.

Texte]

Mr. Bigg: Getting back to you, were they not claiming that you . . .

Mr. Ginter: They did not charge us, they deducted us.

Mr. Bigg: From your price?

Mr. Ginter: That is right.

Mr. Bigg: Why?

Mr. Ginter: Because they said, "Look, you stay within the designed line." Do you know what a designed line is? A designed section is this: if you sit there you are now and draw on your paper a section like this, that is a designed section. Now it is not necessarily going to come out like that. You are working with heavy earth moving equipment, you are so working in different types of material, so it could possibly come out like this. Nevertheless, the CNR does not care because all the contractor is getting paid for is the material that is being used.

Mr. Bigg: I understand. In some cases you had to use more dirt in order to accomplish the grade that you needed.

Mr. Ginter: No, not necessarily. You do not necessarily use . . .

Mr. Bigg: Well, not less—you would not be paid for less.

Mr. Ginter: Maybe I should give you a little better illustration of that.

Mr. Skoberg: Mr. Chairman, on a point of order, if I may. I quite agree that this is very interesting. However, if this Committee deems it necessary to initiate a public inquiry it should so recommend and then another committee, not this Committee but a

1050

public committee, would have to hear all about it. However, I believe a lot of questions will have to be asked and I would say through you, Mr. Chairman, to Mr. Ginter that the detail you are going into is something that is beyond us and will have to be taken up by another commission.

Mr. Ginter: I am only trying to explain to you, as a layman to another, so that you can make a decision whether this should go any further or not, or as any foundation.

Mr. Mahoney: Mr. Chairman, may I just say to the witness that we have about an hour and a half allocated for each witness. Now you Mr. Ginter, have spent a little better than half of that time telling us what you want us to hear and perhaps you might give

[Interprétation]

M. Bigg: Pour en revenir à vous, n'ont-ils pas prétendu que vous . . .

M. Ginter: Ils ne nous l'ont pas facturé. Ils l'ont déduit.

M. Bigg: Sur votre prix?

M. Ginter: Oui.

M. Bigg: Pourquoi?

M. Ginter: Parce que ils nous ont dit de rester dans la ligne désignée. Savez-vous ce que c'est qu'une ligne désignée? Une section désignée, c'est ceci. Si vous êtes en ce moment et sur votre papier vous dessinez une section comme ceci et c'est une section désignée. Seulement cela ne se produit pas toujours ainsi parce que vous travaillez avec de l'équipement lourd, vous travaillez aussi avec différentes sortes de matériaux et la ligne peut changer de forme. Cependant, le Canadien national s'en fiche, tout ce que l'entrepreneur reçoit, c'est le paiement pour les matériaux qu'il reçoit et qu'il utilise.

M. Bigg: Je comprends. Dans certains cas vous devez utiliser plus de matériaux pour l'aménagement du terrain.

M. Ginter: Non pas nécessairement. Vous n'êtes pas obligés d'utiliser . . .

M. Bigg: Vous ne seriez pas payés pour moins.

M. Ginter: Je devrais peut-être vous donner une meilleure illustration de cela?

M. Skoberg: Un point d'ordre si vous permettez, M. le président. Je suis d'accord, tout ceci est très intéressant. Cependant si ce Comité juge bon de faire faire une enquête il doit alors établir un Comité public et faire une recommandation à cet effet.

M. Ginter: Tout ce que j'essaie de faire c'est de vous expliquer, entre profanes, pour que vous puissiez décider si cela est fondé, s'il faut aller plus loin.

M. Mahoney: Monsieur le président, je voulais simplement dire au témoin que nous consacrons environ une heure et demie à chacun des témoins. Monsieur Ginter, vous avez consacré plus de la moitié de ce temps-là à nous dire ce que vous voulez que nous

[Text]

us equal time and let us ask you the questions from now on.

Mr. Perrault: Mr. Chairman, I just wanted to support Mr. Skoberg and Mr. Mahoney.

The Chairman: Mr. Mahoney.

Mr. Mahoney: I do not know, Mr. Ginter, if you were here this morning when I was questioning other people concerning the actions that they had taken to press their claims for compensation against the CNR. What have you or your company done in this regard subsequent to the completion of the contract?

Mr. Ginter: Even before the completion of the contract we—Mr. Steer of Steer, Milner and Steer whom I mentioned earlier—did an extensive study. We brought in consulting engineers and the time and money we spent on it was absolutely useless because the CNR refused to give us any original sections, which we could not possibly have; they would not let us have their field books to copy from or to look at and compare notes with, because a lot of the borrow pits had filled up with water it was very difficult to work, and we only took spot checks on this. At all times my solicitor advised me that if I could get any kind of a settlement, take it, because Section 16 will crucify anyone—only the gods could do anything with it because no law could ever touch it.

Mr. Mahoney: So did you ultimately make a settlement and sign a release or did you sue them or what?

Mr. Ginter: We had no alternative. We made a settlement just a few months ago, I believe.

Mr. Mahoney: You were a very substantial contractor, were you not? I do not know whether you still are; I have a feeling that you have retired from the business or are not as active as before.

Mr. Ginter: I think I am as active now as I ever was.

Mr. Mahoney: What volume would you carry on per year in the over-all.

Mr. Ginter: It would be \$10 million to \$20 million.

Mr. Mahoney: That is \$10 million to \$20 million a year.

Mr. Ginter: In earth moving.

Mr. Mahoney: Did you ever regard it as being significant to you in your business to know who the engineer on the job was going to be before you bid it, particularly when the contract contained a provision such as you are complaining about here?

[Interpretation]

entendions, et vous auriez peut-être l'obligeance de nous laisser poser des questions à compter de maintenant.

Mr. Perrault: Monsieur le président, j'appuie M. Skoberg et Mahoney.

Le président: Monsieur Mahoney.

M. Mahoney: Monsieur Ginter, je ne sais pas si vous étiez ici ce matin lorsque j'ai posé des questions d'autres personnes au sujet de la façon dont ils ont fait des réclamations de remboursement auprès du National-Canadien. Qu'est-ce que votre compagnie a fait à ce sujet, après l'achèvement du contrat?

M. Ginter: Même avant l'achèvement du contrat, Steer de la *Steer, Milner and Steer*, dont j'ai parlé plus tôt, a fait une étude détaillée. Nous avons fait venir des ingénieurs-conseil. Les sommes et le temps que nous avons dépensés pour cela ont été absolument inutiles, parce que le National-Canadien a refusé de nous donner les sections originales. Ils n'ont pas voulu nous donner leur journal de travail pour en faire des copies, pour comparer avec nos documents, parce que plusieurs excavations s'étaient emplies d'eau. Tout cela était très difficile. Nous avons fait seulement quelques échantillonnages. Mon avocat m'a conseillé d'accepter un remboursement quel qu'il soit parce que la clause 16 pouvait martyriser n'importe qui, et seuls les dieux pourraient faire quelque chose, parce qu'il n'y avait pas de loi qui pouvait régler ce cas.

M. Mahoney: Est-ce que vous avez signé le désistement? Est-ce que vous avez accepté le remboursement?

M. Ginter: Nous n'avions pas le choix. Nous avons accepté un règlement il y a quelques mois seulement, je pense.

M. Mahoney: Je ne sais pas si vous l'êtes toujours, mais vous étiez un entrepreneur très important; est-ce que vous avez abandonné les affaires, ou si vous êtes encore actif?

M. Ginter: Je suis aussi actif que je l'ai toujours été.

M. Mahoney: Quel est votre roulement global par année?

M. Ginter: Ce serait de 10 à 20 millions de dollars.

M. Mahoney: De 10 à 20 millions par année?

M. Ginter: Dans les travaux d'excavation.

M. Mahoney: Avez-vous déjà pensé qu'il vous est important de savoir qui était l'ingénieur, surtout quand il y a des dispositions comme celle dont vous plaignez dans le contrat.

[texte]

Mr. Ginter: Yes, but I might not know him from a pile in the ground.

1655

Mr. Mahoney: But did you try to find out who it is?

Mr. Ginter: No.

Mr. Mahoney: You never did in advance.

Mr. Ginter: No, because I have never found it necessary.

Mr. Bigg: Did you keep sections yourself? Did you have any drawings of these mounds from which you are digging these pits.

Mr. Ginter: No, because this is unnecessary duplication. How was I to know that a federal body would use these kind of tactics.

Mr. Bigg: Did you ask early on in the contract for carbon copies or duplications of the end result? In other words, you are going to ask for payment for moving "X" tons of dirt.

Mr. Ginter: We are.

Mr. Bigg: Surely you are going to have at least some piece of thumb to go by.

Mr. Ginter: I just finished telling you that, if you were listening. We did absolutely; we have filing cabinets full of documents, right to the details.

Mr. Bigg: But not sections.

Mr. Ginter: No. How can we have sections? We have some sections that are plotted up but we have to use the same kind of line that the CNR used because we have not the original, and neither has the CNR on a lot of them.

Mr. Bigg: I asked whether or not you had any working arrangement with the CNR to supply you with a copy of their documents, and the answer is no.

Mr. Ginter: No—you are twisting that because we at a times requested to see their field books and other things, which were at all times refused.

Mr. Bigg: Right from the start.

Mr. Ginter: We only saw for one Saturday, that is a which was approximately a year ago.

Mr. Bigg: How was this dirt moved?

The Chairman: Mr. Bigg, you could come back to this.

[Interprétation]

M. Ginter: Oui, mais il se peut que je ne connaisse absolument pas cet ingénieur.

M. Mahoney: Est-ce que vous avez essayé de savoir qui était l'ingénieur?

M. Ginter: Non.

M. Mahoney: Vous n'avez pas essayé d'avance?

M. Ginter: Non, parce que je n'ai jamais pensé que cela était nécessaire.

M. Bigg: Est-ce que vous avez gardé des sections vous-mêmes? Est-ce que vous aviez des dessins des monticules où vous avez pratiqué des excavations?

M. Ginter: Non, parce que cela est un double emploi inutile. Comment aurais-je pu savoir qu'une agence gouvernementale allait prendre une telle attitude?

M. Bigg: Est-ce que vous avez demandé des copies carbone? En d'autres termes vous allez demander d'être dédommagés pour un nombre indéterminé de tonnes de terre.

M. Ginter: Oui, c'est cela.

M. Bigg: Vous allez sûrement avoir une règle de base.

M. Ginter: Je viens de vous dire cela. Nous avons un casier plein de tous ces documents.

M. Bigg: Mais pas de sections.

M. Ginter: Comment le pouvions-nous? Nous avons certaines coupes, mais nous devons utiliser la ligne désignée par le National-Canadien, parce que nous n'avons pas l'original; dans un grand nombre de cas, le National-Canadien ne l'a pas non plus.

M. Bigg: Je vous demandais si le National-Canadien s'était engagé à vous fournir des copies de leurs documents, et vous dites que non.

M. Ginter: Non, vous changez les choses; nous avons toujours demandé de voir leur journal de travail, mais on nous a toujours refusé.

M. Bigg: Dès le début.

M. Ginter: Seulement pendant une journée, un samedi, nous avons pu consulter ces documents; il y a de cela un an.

M. Bigg: Comment a-t-on transporté cette terre?

Le président: Vous pourriez peut-être revenir à cela plus tard.

[Text]

Mr. Bigg: It is right on the same point, is it not, before we leave the dirt moving.

The Chairman: Let Mr. Mahoney finish.

Mr. Mahoney: I just have the one more point. I want to clarify something that I understood you to say. Did I understand you to say during your narration here that there were instances where material in the grade, which as far as you know had been paid for by the CNR, was moved out of the grade back into the borrow pit.

Mr. Ginter: It was not paid for.

Mr. Mahoney: It had not been paid. Why was it moved out of the grade, was it rejected?

Mr. Ginter: No, because the operators did not know where to go and move it because there was no supervision by the contractors they brought in. There was nobody there—no engineers, no foreman, no nothing. Operators were just sent out and moved some dirt.

Mr. Mahoney: These were contractors then that . . .

Mr. Ginter: Brought in by the CNR.

Mr. Mahoney: Yes, but being paid for at day labour rates out of your pocket or out of some other contractor's pocket.

Mr. Ginter: Yes, by day labour rate, which added up to \$1.09 a yard when we were given 29 cents.

Mr. Skoberg: And charged to?

Mr. Ginter: Charged to us.

Mr. Mahoney: Thank you.

Mr. Bigg: Under your supervisor, I understood from previous questions.

Mr. Ginter: Under my supervisor?

Mr. Bigg: Yes.

Mr. Ginter: I just finished telling you we ignored them.

Mr. Bigg: I asked you once whether your supervisor . . .

The Chairman: Mr. Bigg, your turn will come. Mr. Allmand?

Mr. Allmand: Mr. Ginter, I want to put a few basic questions like I put to the others this morning. How long have you been in the construction business?

[Interpretation]

M. Bigg: C'est le même sujet, n'est-ce pas? Après cela, nous passerons à autre chose.

Le président: Laissons finir M. Mahoney.

M. Mahoney: J'ai seulement un autre point. Si j'ai bien compris, vous avez dit, durant votre récit, que dans certains cas, la terre avait été enlevée du ballast par le National-Canadien et remise dans les excavations après avoir été payée.

M. Ginter: Non, tout cela n'avait pas été payé.

M. Mahoney: Pourquoi a-t-on retiré ce matériel là? Ce n'était pas satisfaisant?

M. Ginter: Les ouvriers ne savaient pas où transporter, parce qu'il n'y avait pas de surveillance. Il n'y avait personne là, pas d'ingénieur, pas de contremaître, personne. Les conducteurs des bulldozers avaient été envoyés là pour transporter la terre, sans savoir exactement où la transporter.

M. Mahoney: Ces entrepreneurs, donc, étaient . . .

M. Ginter: Ils étaient engagés par le National-Canadien.

M. Mahoney: C'est vous qui deviez payer les salaires de tous les jours, ou d'autres entrepreneurs.

M. Ginter: Oui, cela montait à environ \$1.09 à la verge cube et nous recevions 29¢.

M. Skoberg: Et qui payait?

M. Ginter: C'est nous.

M. Mahoney: Merci.

M. Bigg: Sous votre contremaître, si je comprends bien.

M. Ginter: Sous notre contremaître?

M. Bigg: Oui.

M. Ginter: Je viens de vous dire que nous ne tenions pas compte.

M. Bigg: Je vous ai déjà demandé si . . .

Le président: Votre tour viendra, monsieur E. Monsieur Allmand?

M. Allmand: Monsieur le président, j'aimerais poser quelques questions fondamentales, comme celles que j'ai posées ce matin. Depuis combien de temps faites-vous de la construction?

[texte]

Mr. Ginter: Since 1948, when I started with a pencil and a piece of paper.

Mr. Allmand: How long have you had your own business?

Mr. Ginter: I thought I just answered that.

Mr. Allmand: I thought you said that was when you started at the bottom.

Mr. Ginter: I started at the bottom when I was 14, the construction business.

Mr. Allmand: But you have had your own business since 1948?

Mr. Ginter: Yes.

Mr. Allmand: Have you had other contracts with the CNR before this particular one?

Mr. Ginter: No, only the odd time when they had some cars go off the track or something like that.

Mr. Allmand: Have you had since any other contracts in addition to this particular one?

Mr. Ginter: No. That is a very good point. We noticed one in the *Gazette* so I had one of my other companies bid on it so they would not know who it was. They soon found out who it was and of course we were rejected. Next time I found out that the *Gazette* did not carry it any more, it was only carried in the local paper. And that can be borne out, otherwise I would not be saying it here today. That was on the Clinton to Grand Prairie Railroad.

May I further explain to you. Since then I have been asked why I did not bid on this or why did I not bid on something else?

Mr. Allmand: I did not ask that. I want to make clear how many contracts you had with the CNR before the Great Slave Lake Railway one, and if you had any since. If I understand your answer, you had a few minor ones before and you have had none since.

Mr. Ginter: They were not minor ones, they were just day labour ones, things to pull out, as out of a hole—I mean we had the equipment available and you could not refuse these things.

Mr. Allmand: Yes, now in your previous contracts either with the CNR or with others, were there clauses similar to this Clause 16 or Clause 2(c)?

Mr. Ginter: Yes, I would say there were ones similar to those clauses. It has never been exercised on me because for one thing they take weather condition

[Interprétation]

M. Ginter: Depuis 1948. J'ai commencé avec un crayon et un bout de papier.

M. Allmand: Depuis combien de temps avez-vous votre propre entreprise?

M. Ginter: Je croyais vous avoir répondu.

M. Allmand: Je pensais que c'était quand vous aviez commencé au bas de l'échelle.

M. Ginter: Alors là, j'ai commencé à 14 ans dans la construction.

M. Allmand: Donc, vous êtes en affaires à votre propre compte depuis 1948?

M. Ginter: Oui.

M. Allmand: Avez-vous déjà eu d'autres contrats avec le National-Canadien avant celui-ci?

M. Ginter: Non, seulement de temps en temps lorsqu'il y avait des wagons qui déraillaient ou des choses de ce genre.

M. Allmand: Depuis, avez-vous eu d'autres contrats?

M. Ginter: Non. Voilà un très bon point. Nous avons remarqué dans la *Gazette* un appel d'offres. J'ai demandé à une de mes filiales de faire une offre, pour qu'on ne sache pas de qui il s'agissait. On nous a rejetés car on a découvert qui nous étions. La fois suivante, l'appel d'offre n'a pas paru dans le *Gazette*, seulement dans le journal local. Je puis le prouver, sinon je ne le dirais pas. Il s'agissait du chemin de fer Clinton à Grand Prairie.

Je dois aussi vous dire que depuis, on m'a demandé pourquoi je n'ai pas fait une offre dans ce temps-là, ou pour d'autres travaux.

M. Allmand: Je n'ai pas posé cette question. Je voulais simplement savoir combien de contrats vous aviez signés avec le National-Canadien avant et depuis celui du chemin de fer du Grand lac des Esclaves. Si j'ai bien compris vous auriez eu quelques petits contrats avant et aucun contrat depuis.

M. Ginter: C'était des contrats pour du travail journalier, quand il y avait des glissements de terrain, par exemple. Nous avions l'équipement, et on ne refuse pas ce genre de demande.

M. Allmand: Dans vos autres contrats avec le CN ou d'autres compagnies, y avait-il des articles semblables à la clause 16 ou 2(c)?

M. Ginter: Oui, assez semblables à ces articles, mais ils n'ont jamais été appliqués sur moi. Premièrement, parce qu'on tient compte des conditions du temps;

[Text]

into account, and for another, in the CNR's case they would not allow us to work according to our schedule. We had suggested to start in April; they suggested we should start in July after they had accepted our schedule to start in April.

Mr. Allmand: But you knew that this clause was in the contract and that if the principal wanted to exercise under it he could exercise under it, under Clause 16.

Mr. Ginter: Definitely. But if anyone dared refuse it, he just would not get the contract.

I could explain one more thing to you. Call it discrimination or what you want, do you know what happened when the dispute came with the CNR? We had done CNT work, which is microwave work, for the CNR. We had approximately \$168,000 coming from that project which had nothing to do with the CNR and they just held that up for five years. Do you think I had any choice but settle?

Mr. Allmand: Well, now, I am a bit confused here. When I asked you before if you had any other contracts with the CNR you did not mention this one. Were you making a distinction?

Mr. Ginter: That is CNT and to me CNT is another body. I thought it was.

Mr. Allmand: Do you mean Canadian National Telegraph?

Mr. Ginter: Yes.

Mr. Allmand: By CNT you mean Canadian National Telegraph.

Mr. Ginter: Right.

Mr. Allmand: Well, in fact, it is really a wholly owned subsidiary of the same company, is it not?

Mr. Ginter: No. They are allowed to pay everything out until after a year, and then it falls into the CNR.

Mr. Allmand: Yes, but I mean it is actually tied in very closely with CNR or else they would not . . .

Mr. Ginter: Well, I do not know all these things.

Mr. Allmand: You just said yourself that they held up because of what you had done under one . . .

Mr. Ginter: Yes, after a year this is what I found out.

[Interpretation]

deuxièmement, dans le cas du National-Canadien, on ne nous a pas permis de travailler conformément à notre horaire. Nous avons suggéré de commencer en avril; ils nous ont suggéré de commencer en juillet—après avoir accepté notre horaire qui prévoyait le début en avril.

M. Allmand: Mais vous saviez que cette clause figurait dans le contrat et que si on voulait agir selon cet article, on le pourrait, en vertu de l'article 16.

M. Ginter: Naturellement. Mais si quelqu'un avait le courage de refuser il n'aurait pas le contrat.

Je pourrais encore expliquer une chose. Appelez ce que vous voulez, la discrimination ou ce que vous voulez, mais savez-vous ce qui s'est passé lorsqu'il y a eu un litige avec le National-Canadien? Nous avons travaillé sur le réseau de micro-ondes du TCN pour le compte du National-Canadien. Nous avions \$168,000 provenant de ce projet qui n'avait rien à voir avec le National-Canadien et ils ont retenu cela pendant cinq ans. Je ne pouvais faire autre chose que régler cela.

M. Allmand: Mais je suis un peu perdu. Lorsque vous m'avez demandé si vous aviez d'autres contrats avec le CN, vous n'avez pas mentionné ce dernier. Faisiez-vous une distinction?

M. Ginter: C'est que je pensais que le TCN était un autre organisme.

M. Allmand: Voulez-vous dire le *Canadian National Telegraph*?

M. Ginter: Oui.

M. Allmand: Par CNT vous voulez dire *Canadian National Telegraph*.

M. Ginter: Oui.

M. Allmand: Enfin, c'est une filiale de la même compagnie, n'est-ce pas?

M. Ginter: Non. Ils ont le droit de tout payer pendant un an, ensuite cela revient au CN.

M. Allmand: Enfin, ils sont liés de très près avec le National-Canadien.

M. Ginter: Mais, vous voyez, moi je ne sais pas tout cela.

M. Allmand: Mais vous avez dit qu'ils ont retenu le paiement.

M. Ginter: Oui, après un an, c'est ce que nous avons constaté.

[Texte]

Mr. Allmand: Well, they are obviously very closely tied in. You did not know that they were closely tied in, CN Telegraph and CNR?

Mr. Ginter: No, I did not because there was no CNR engineer on that project.

Mr. Allmand: Let me ask you, did you have any other contracts—to return to my earlier question—with other Canadian National subsidiaries such as Canadian National Telegraph? Did you have many contracts with this type of subsidiary of CNR?

Mr. Ginter: I do not know. We may have pulled a truck out of the ditch for . . .

Mr. Allmand: This microwave operation, was that a big contract with the CNT?

Mr. Ginter: Yes, it was.

Mr. Allmand: I see, and it was at more or less the same time as the Great Slave Lake Railway operation.

Mr. Ginter: No, it was completed much before.

Mr. Allmand: Did it have a similar type of contract?

Mr. Ginter: Yes, it did.

1705

Mr. Allmand: Mr. Ginter, it was asked of the other witnesses earlier this afternoon what they expected out of this hearing. Could you answer that question, please? What is your precise expectation of this particular hearing?

Mr. Ginter: My understanding was that this hearing was for the purpose of explaining what happened, why so many contractors went broke, why there are so many disputes or misunderstandings, call them what you want. I did not know that I was in any court, and this is personally my feeling that I am not here today to go to court. If I was, I would be very happy to have had the privilege, but my solicitor assured me if I went to court it might be five or 10 years before we could be heard.

Mr. Allmand: You mean if you had taken your claim to court.

Mr. Ginter: Right.

Mr. Allmand: But when you were answering Mr. Mahoney you stated that you had long negotiations with the CNR, that you were represented by solicitors and finally you arrived at a settlement. You therefore threatened legal action against the CNR, did you not?

[Interprétation]

M. Allmand: Et, de toute évidence, ils sont très liés. Vous ne saviez pas qu'il y avait un lien étroit entre ces deux organismes?

M. Ginter: Non, je ne le savais pas, parce qu'il n'y avait pas d'ingénieur du National-Canadien sur ce projet.

M. Allmand: Pour revenir à ma question précédente, avez-vous eu d'autres contrats avec les filiales du National-Canadien, comme *Canadian National Telegraph*? Avez-vous beaucoup de contrats avec ce genre de filiale du CN?

M. Ginter: Peut-être, je n'en sais rien. On a peut-être sorti un camion d'un fossé . . .

M. Allmand: Mais, cette histoire de micro-ondes est-ce que c'était un gros contrat avec le CNT?

M. Ginter: Oui.

M. Allmand: Ça c'est passé à peu près à la même époque que l'affaire du chemin de fer du Grand Lac des Esclaves.

M. Ginter: Non, c'était terminé bien avant.

M. Allmand: Était-ce un contrat du même genre?

M. Ginter: Oui.

M. Allmand: Monsieur Ginter, on a demandé aux autres témoins, au début de l'après-midi, ce qu'ils attendaient de cette audience. Pourriez-vous répondre? Qu'est-ce que vous attendez?

M. Ginter: J'avais cru comprendre que cette audience devait être tenue dans le but d'expliquer ce qui s'était passé, pourquoi tant d'entrepreneurs avaient fait faillite, pourquoi il y a tellement de litiges. Je ne savais pas que j'étais dans un tribunal et j'ai l'impression que je ne suis pas venu ici pour aller au tribunal. Si j'avais eu la possibilité d'y aller j'aurais été très heureux, mais mon avocat m'a affirmé qu'il faudrait attendre 5 à 10 ans avant d'être entendu devant un tribunal.

M. Allmand: Vous voulez dire si vous aviez porté votre recommandation au tribunal.

M. Ginter: Oui.

M. Allmand: Et lorsque vous avez répondu à M. Mahoney, vous avez dit que vous aviez eu de longues négociations avec le National-Canadien, que vous étiez représenté par des avocats et que, finalement, vous en étiez arrivé à un règlement. Donc, vous avez menacé le National-Canadien de poursuites judiciaires.

[Text]

Mr. Ginter: Well, I do not know what my solicitor did, whether or not he threatened them with legal action. He tried to bring the two parties together. He advised against legal action over clause 16, even if we could get it, because it would be five or 10 years later.

Mr. Allmand: So you finally signed a complete settlement of all claims, you say this year, very recently?

Mr. Ginter: Did we sign a contract?

Mr. Allmand: No, you signed a settlement of all claims relating to the Great Slave Lake Railway.

Mr. Ginter: Yes under protest. I do not want you to misunderstand me. After waiting for five years it is more than under protest. I carried Mr. Hatch through this thing financially as well as ourselves financially, on the CNR job as well as on the CNT job. Was I going to wait forever and a day when all I got out of here was promises of ever getting a hearing? I was not certain whether you people would give me the opportunity to come here as I have today and be heard, or whether I was never going to be heard.

Mr. Allmand: I realize you may not have liked the settlement. When you say you signed a settlement under protest, does that mean that the document you signed is subject to reservations or is it an unreserved complete settlement.

Mr. Ginter: It is unreserved. It is not subject to any reservations. It is signed for me to get my money and I can assure you they really rushed it through. So they must have dug down deep to get it.

Mr. Allmand: I see. It has been settled. You have received your settlement under that signed . . .

Mr. Ginter: Not what I call my full settlement. My costs were over \$1 million.

Mr. Allmand: But I am talking, Mr. Ginter, about the document you signed, the full and final settlement. Did you receive the settlement according to that document?

Mr. Ginter: According to the document I received a cheque, which pays for my expenses.

Mr. Allmand: Now this section 16 that you were talking about, which you said you were advised was a terrible section and only the gods could take care of it, was that section part of the . . .

Mr. Ginter: I did not mean by that the CNR officials. You misunderstood me.

[Interpretation]

M. Ginter: Je ne sais pas si mon avocat a menacé d'entreprendre une poursuite, mais il a essayé de réunir les deux partis. Il était contre une poursuite judiciaire au sujet de la clause 16, car elle n'aurait lieu que 5 ou 10 ans plus tard.

M. Allmand: Donc, vous avez conclu une entente pour toutes les recommandations. Était-ce fait cette année, récemment?

M. Ginter: Avons-nous signé un contrat?

M. Allmand: Non, vous avez conclu une entente et rapport avec le chemin de fer du Grand Lac des Esclaves.

M. Ginter: Oui, avec protestation. Après avoir attendu cinq ans, c'est plus qu'avec protestation. J'ai appuyé M. Hatch financièrement ainsi que nous mêmes pour ce travail du CNR, et du CNT. Devais-je attendre indéfiniment, quand tout ce que j'ai reçu n'est que la promesse d'avoir une audience? Je n'savais pas si vous m'en donneriez l'occasion de venir ici comme je le fais aujourd'hui, et être entendu.

M. Allmand: Peut-être que vous n'avez pas aimé le règlement. Mais que vous ayez conclu une entente avec protestation signifie-t-il que le document que vous avez signé est sujet à des réserves ou est-ce un entente sans réserve?

M. Ginter: Il n'y a aucune réserve. J'ai signé pour avoir mon argent et je peux vous assurer que cela a été fait avec beaucoup de hâte.

M. Allmand: Tout a été réglé?

M. Ginter: Pas ce que je considère comme un règlement total. On me devait plus d'un million de dollars.

M. Allmand: Mais, monsieur Ginter, nous parlons du document que vous avez signé. Est-ce que tout a été réglé, d'après ce document?

M. Ginter: D'après le document j'ai reçu un chèque qui paie mes dépenses.

M. Allmand: Cette clause 16, dont vous parliez, qui est une clause terrible, dont seuls les dieux pouvaient s'occuper, faisait-elle partie de . . .

M. Ginter: Je ne parlais pas des responsables National-Canadien. Vous m'avez mal compris.

Texte]

Mr. Allmand: I did not think you were calling them odds, but was that part of your contract, that section 6, originally?

Mr. Ginter: Pardon?

Mr. Allmand: Was the section 16 part of your original contract?

Mr. Ginter: Sixteen?

Mr. Allmand: Well, when you were giving us this story a little while ago you said . . .

Mr. Ginter: Oh, Clause 16 you mean.

Mr. Allmand: Oh, I am sorry. You said "section" and I thought you were talking about a section of the road.

Mr. Ginter: I think I said "clause".

Mr. Allmand: Well, I wrote it down. I am sorry if there was a misunderstanding. I will not pursue that any further. But when you looked at the field books you said that you expressed great concern and you then went on to say that there was probably fabrication in some respects. You used the word "fabrication".

Mr. Ginter: Well, I used the word "fabrication" because to me, as I understand it, it applies to not doing what you are required to do. The owner or his representative is required to take sections before and after any material is moved. He cannot go and fabricate and guess in the office about a section, and there were some borrow pits that were not even measured before or after.

Mr. Allmand: If there was fabrication as you suggest in this respect, to me that would mean that the CNR was guilty of misrepresentation under the contract and you would have had a good ground for legal action despite clause 16 of the contract.

Mr. Ginter: I would think so, sir, as a layman. I am not a lawyer, but my lawyer, Mr. Steer, did not disagree with me on these points. He kept emphasizing that this would be 5 to 10 years, and he is a man of 82 or 83 years of age.

Mr. Allmand: On the balance he recommended that it was not worthwhile taking action despite what you thought? He advised you not to take action?

Mr. Ginter: He just said there was no way that you can get to the CNR. They are protected by the government. They are a government body. You are wasting your time and energy. You can do other things. Forget it, you have learned the lesson. Just do not bid on any more CNR jobs or jobs with clauses such as this clause 16.

[Interprétation]

M. Allmand: Non, je ne pense pas que vous les appelez des dieux, mais, est-ce que cet article faisait partie du contrat à l'origine?

M. Ginter: Je vous demande pardon?

M. Allmand: Est-ce que l'article 16 faisait partie du contrat original?

M. Ginter: Seize?

M. Allmand: Lorsque vous nous racontiez les faits auparavant, vous avez dit . . .

M. Ginter: Vous voulez dire clause 16.

M. Allmand: Je m'excuse vous avez dit clause mais je croyais que vous parliez d'une partie du chemin.

M. Ginter: Je crois que j'ai dit «article».

M. Allmand: Il y a eu un malentendu. Bon, laissons tomber. Mais, lorsque vous avez regardé les livres, vous avez exprimé votre préoccupation et vous avez même dit qu'il y avait de l'improvisation. Vous avez utilisé ce mot «improvisation».

M. Ginter: J'ai utilisé ce mot parce que, si je comprends bien, il s'applique au fait que vous ne faites pas ce que l'on vous demande, de faire. Le propriétaire ou son représentant est obligé de prendre des sections avant et après que l'on déplace de l'équipement. Il ne peut pas improviser une méthode à suivre, concernant une section; il y a même eu des excavations qui n'ont pas été mesurées avant ou après.

M. Allmand: S'il y a de la fabrication, comme vous le dites, à ce sujet, pour moi cela voudrait dire que le National-Canadien était coupable de fraude, en vertu du contrat, et aurait été susceptible d'être poursuivi en justice malgré la clause 16 du contrat.

M. Ginter: Je ne suis pas avocat, mais mon avocat, M. Steer, n'était pas en désaccord avec moi sur ce point. Il m'a souligné que cela prend de cinq à dix ans, et c'est un homme de 82 ou 83 ans.

M. Allmand: Donc, il a pensé que cela ne valait pas la peine d'intenter des poursuites, malgré ce que vous pensiez? Il vous a conseillé de ne pas intenter d'action?

M. Ginter: Il a dit qu'il n'y avait aucun moyen de toucher au National-Canadien, qu'il était protégé par le gouvernement. C'est un organisme gouvernemental. Vous gaspillez votre temps, votre énergie, oubliez cela. Vous avez appris votre leçon. Ne faites plus de soumission pour des travaux pour le National-Canadien, du moins s'il y a des clauses 16.

[Text]

Mr. Allmand: Mr. Ginter, government agencies such as the CNR have been sued before, have been found by the courts responsible, and have had to pay out large sums of money. If you had a good case you would have been successful. The fact that they are a government agency does not mean they are protected. The courts usually judge just as quickly against the government as for the government.

Mr. Ginter: If somebody would suggest that they will pick up the tab for going through court, if I went—I would be prepared to give my time to see that justice is done and that these contractors who have had years of experience and can contribute a lot to the country are not put out of business. I would go that far and sacrifice my time.

Mr. Allmand: Of course, many litigants do spend their money when they feel they are right to prove their point, do they not?

Mr. Ginter: Sir, I have many, many other things to do besides fighting a battle with the CNR. I am in many other fields. I happen to have 14 different companies of which I am President, and one of them is a pulp mill. I think I have enough to do without sitting, as Mr. Steer said, for the next 5 to 10 years arguing with the CNR about whether clause 16 should be in that contract at all.

Mr. Allmand: You said that many contractors went broke on this particular project. How about yourself? How did you come out of it?

Mr. Ginter: As I mentioned before, all it did was bend me and it bent my pocketbook pretty badly. I am prepared to show you just our costs alone. If the CNR would be so good as to pick up our costs, just our bare costs—I do not want any profits—I would be very happy. I can assure you that is well over a million dollars.

Mr. Allmand: You had no expectation of this when you signed the contract?

Mr. Ginter: I do not know how to answer that question. How could I?

Mr. Allmand: I know, but most people when they sign contracts usually have expectations of what they will get out of a contract.

[Interpretation]

M. Allmand: Monsieur Ginter, des organismes gouvernementaux, comme le CN, ont déjà subi des poursuites et ont dû payer de fortes sommes. Si vous aviez eu une cause bien fondée, vous auriez réussi même si c'est un organisme gouvernemental. Les tribunaux peuvent très bien prononcer un jugement contre un organisme gouvernemental.

M. Ginter: Je suis prêt à donner mon temps pour m'assurer que ceci soit fait, pour que ces entrepreneurs qui ont eu des années d'expérience et qui ont beaucoup profité au pays, pour empêcher que des gens-là perdent, je suis prêt à sacrifier mon temps.

M. Allmand: Beaucoup de gens dépensent leur argent quand ils pensent qu'ils ont raison, n'est-ce pas?

M. Ginter: Monsieur, j'ai beaucoup d'autres choses à faire plutôt que d'engager une bataille avec le National-Canadien. Je m'occupe de bien d'autres domaines: j'ai quatorze compagnies pour lesquelles je suis président, et l'une est une usine de pâte à papier. Je crois que j'ai assez à faire, comme l'a dit M. Steer, plutôt que de passer cinq à dix ans pour discuter avec le National-Canadien pour savoir si l'article 16 devrait être dans le contrat.

M. Allmand: Vous avez dit que beaucoup d'entrepreneurs ont fait faillite en ce qui concerne ce projet. Et vous? Comment vous en êtes-vous tiré?

M. Ginter: Comme je l'ai déjà mentionné, cela a entamé mon portefeuille. Je suis prêt à vous montrer les coûts. Si le National-Canadien était prêt à couvrir simplement les coûts que nous avons eus, sans bénéfices, je serais très heureux. Et je peux vous assurer que c'est bien au-delà d'un million de dollars.

M. Allmand: Et vous ne vous attendiez pas à cela quand vous avez signé le contrat?

M. Ginter: Je ne sais pas comment répondre à cette question.

M. Allmand: Je sais, mais la plupart des gens, quand ils signent un contrat, d'habitude, ont des espérances.

M. Ginter: Si j'avais eu des espérances, je pourrais me mettre dans un abri anti-bombe, parce que peut-être qu'une bombe pourrait tomber. Voilà comment je n'aurais jamais pensé que le National-Canadien utiliserait des pratiques de ce genre contre un individu qui fait un travail. Comme ils l'ont dit, j'ai

Mr. Ginter: I do not mean to be facetious, but if I had expectations I might climb down in the air raid shelter here today because a bomb might drop on me. That is about the best way that I can explain how I could possibly expect the CNR to use these type of tactics on an individual or on a contractor who is

[texte]

ing a job. They said, "Do not forget, Mr. Ginter, ou have a reputation for being one of the best contractors in the country".

The Chairman: Mr. Bigg.

Mr. Bigg: Mr. Ginter, I understand that a great part the trouble in your contract was on Projects 6 and

Mr. Ginter: Those were the only two contracts we d.

Mr. Bigg: Yes, this is a long stretch of very similar untry of . . .

Mr. Ginter: Seventy-five miles of flat country.

Mr. Bigg: . . . flat country with these hummocks. is same problem was duplicated over and over again, that right?

Mr. Ginter: Yes. Of plateau and glacial till.

Mr. Bigg: Yes. Were there any other contractors ing anything in this type of terrain?

Mr. Ginter: Yes, both The Foundation Company of Canada Limited and The Fred Mannix Co. Ltd. were ing work beyond us. They both told me that they eived a very good settlement and they were paid for ysts. In fact, Foundation I know myself personally d not even have to finish the contract, and Mannix is paid for frozen material.

Mr. Bigg: Essentially, I was thinking about these sections. It seemed to me that . . .

Mr. Ginter: They were adjacent to the sections we re doing.

Mr. Bigg: Yes, would Mannix and the other com- ny be under the same clause in moving earth from e sections to the grade?

Mr. Ginter: Yes.

Mr. Bigg: You had some talk, I presume, with annix and so on?

Mr. Ginter: Yes, I did.

Mr. Bigg: Would you say that they were treated éfèrentely?

Mr. Ginter: Yes, I would say definitely from what ey told me. I can only go by hearsay and in court ts would be hearsay. I believe there is a man from e Foundation Company of Canada Limited here lay if you would like to ask him that question. I

[Interprétation]

réputation d'être un des meilleurs entrepreneurs du pays.

Le président: Monsieur Bigg.

M. Bigg: Monsieur Ginter, je crois comprendre qu'une grande partie des difficultés, dans votre contrat, ont trait aux projets 6 et 7.

M. Ginter: C'étaient les deux seuls contrats que nous avions.

M. Bigg: Oui, il y a une longue étendue de terrain . . .

M. Ginter: Soixante-quinze milles de terrain plat.

M. Bigg: . . . plat, avec ces monticules. Le même problème s'est présenté maintes et maintes fois, n'est-ce pas?

M. Ginter: Oui. A cause du plateau et de la moraine glaciaire.

M. Bigg: Oui. Y a-t-il d'autres entrepreneurs qui travaillent sur ce genre de terrain?

M. Ginter: Oui, la *Fred Mannix Co. Ltd.* et la *Foundation Company of Canada Ltd.* faisaient du travail de ce genre. Les deux m'ont dit qu'elles ont eu un très bon règlement, et qu'on les a remboursées pour le gel. La compagnie *Foundation* n'a même pas eu à finir son travail, son contrat. Et la *Mannix* a eu des indemnisations pour le matériel gelé.

M. Bigg: Je pensais avant tout à ces sections. Il me semble que . . .

M. Ginter: Cela était adjacent aux sections que nous faisions.

M. Bigg: Est-ce que *Mannix* et l'autre compagnie ont eu à déplacer du terrain, en vertu de la même clause?

M. Ginter: Oui.

M. Bigg: Vous en avez parlé, je suppose, avec la *Mannix* et les autres compagnies?

M. Ginter: Oui.

M. Bigg: Diriez-vous qu'elles ont été traitées d'une façon différente?

M. Ginter: Oui, d'après ce qu'ils m'ont dit, oui. Je ne puis que répéter ce que j'ai entendu. Au tribunal, cela serait considéré comme ouï-dire. Je crois que vous pouvez poser cette question à l'autre témoin parce qu'il était avant avec la *Fred Mannix* et ensuite avec la

[Text]

think he would be more qualified to answer it. He was previously with The Fred Mannix Co. Ltd. and he is now with Foundation.

Mr. Bigg: Was this country the same pretty well the whole way except for the frost?

Mr. Ginter: No, because the further north you go the more permafrost you have.

Mr. Bigg: Yes, but apart from the frost, the hummocks and so on were more or less similar?

Mr. Ginter: I say again that near Manning and in that area it is a little more rolling that it is further on when you start to get into what you might call tundra. There are small trees as I explained with the debris which we refused to work on. We had debris piled from six inches to three feet which we had to remove at our cost because we were bad boys and would not allow equipment . . .

Mr. Bigg: As there seemed to be some doubt about knowledge of this frost, both on your part and that of the railroad, was there anything in the contract which said that there would be an adjustment with regard to frost if it was worse than you thought? Would there be an adjustment or not?

Mr. Ginter: No, we did not have to have an adjustment or anything else. All the CNR had to do is to live up to the contract. There was a clause for frozen material in it, so there was no reason for any adjustment.

● 1720

I would say some of the areas that we found frozen during construction were frozen because of all the debris laying there which held the frost in. Maybe it may not have been permafrost, although about the middle of our project when the washout came I noticed the Department of Highways digging in there and it was permafrost. I was there to replace a culvert.

Mr. Bigg: I am trying to give both sides credit. Perhaps the railroad in interpreting the contract one way might have thought that you were responsible for more than you thought you were, do you understand? I was just trying to clarify what your view was on that, Mr. Ginter.

Mr. Ginter: I have worked on the Pacific Great Eastern Railway and I have built, I would say, approximately a couple of thousand miles of highway, and if I do not know now I guess I will never know how it should be interpreted. If you look closely at that contract it always states that it will be at the discretion of the engineer; that is the resident engineer, the man on the job, the one the CNR found fit to fire as soon as the contract was over and they found these irregularities.

[Interpretation]

Foundation Company of Canada. Je crois qu'il mieux placé pour vous répondre.

M. Bigg: Est-ce que c'est le même genre de terrain sauf pour ce qui est de la gelée?

M. Ginter: Non, car plus vous allez vers le nord, plus vous avez de la gelée.

M. Bigg: Oui, mais à part la gelée, les monticules etc., sont à peu près semblables?

M. Ginter: Près de Manning, il y a plus de collines que dans la toundra. Il y a de petits arbres, il y a des décombres de six pouces à trois pieds qu'il fallait enlever à nos propres frais, parce que l'équipement devait pas . . .

M. Bigg: En ce qui concerne le gel, il semble qu'il n'y ait pas beaucoup de connaissances à ce sujet. Est-ce qu'il y avait quelque chose dans le contrat qui disait qu'il y aurait un ajustement si le gel était pire que prévu? Oui ou non?

M. Ginter: Nous n'avions pas d'ajustement. Tout ce que le CN devait faire, c'était que, dans le contrat, avait une disposition pour le matériel gelé; donc, il n'avait pas de raison d'avoir des ajustements.

Et certaines régions étaient gelées au cours de la construction, surtout à cause des décombres qui se trouvaient sur place et qui retenaient le gel. Ce n'est peut-être pas de la gelée permanente, quoique vers le milieu de notre projet j'ai remarqué qu'il y avait de la gelée.

M. Bigg: J'aimerais savoir pourquoi, enfin, j'essaie d'avoir les deux aspects du problème. Peut-être que le chemin de fer a interprété le contrat d'une autre façon que vous, et c'est ce que j'essaie de clarifier, monsieur Ginter.

M. Ginter: J'ai travaillé pour le Pacific Great Eastern Railway; j'ai fait une section là. J'ai construit quelques milles de chemin de fer, et si je ne le sais pas en ce moment, concernant mon travail, je ne le saurai jamais. Je ne sais pas comment il faudrait interpréter ce contrat. On se réfère toujours au fait que c'est à la discrétion de l'ingénieur, c'est-à-dire l'ingénieur résident, celui qui est sur place. Celui que le National-Canadien a mis en porte dès que le contrat a été terminé et qu'on a découvert ces irrégularités.

[Texte]

Mr. Bigg: Is his name any secret?

Mr. Ginter: I think you could ask the CNR. They could be more qualified to answer.

Mr. Bigg: Thank you.

The Chairman: Mr. Trudel.

Mr. Trudel: Mr. Ginter, could you tell us what the amount of the original contract was?

Mr. Ginter: Approximately \$1 million on one. The total, as I recall, was around \$2 million.

Mr. Trudel: It was \$2 million?

Mr. Ginter: Yes.

Mr. Trudel: What amount did you receive as a final settlement, including the original payment?

Mr. Ginter: The final payment, you mean?

Mr. Trudel: No, the total. What did you receive from the CNR in total?

Mr. Ginter: Yes, that is the final payment. I think the two contracts, if my recollection is right, were approximately \$1.8 million, and the final payment was, as I recollect, around \$3 million. This is because it over-ran by 50 per cent on quantity because there had been no pre-engineering done. I might suggest to you that on other federal contracts under which I worked on the Trans-Canada Highway, in any areas where there was any doubt, they first sent in drills to check the type of material it was before they started construction and they designed the grades and roadbed accordingly.

Mr. Trudel: This would be on highways but what we are concerned with now has nothing to do with the highway. My interpretation of your answer is that the original figure on the contract was approximately \$2 million.

Mr. Ginter: Unfortunately I do not have those figures with me, so I really cannot tell you. As I recollect, it was \$1.8 million—around that area—and finished at around \$3 million.

Mr. Trudel: Would it be fair to say, then, Mr. Chairman, that the \$3 million took into consideration the unexpected condition of the terrain that you found in the execution of this contract?

Mr. Ginter: No, it would not be fair to say that. All that accounted for is the extra material resulting from another guesstimate by the CNR of what the quantities might be.

[Interprétation]

Mr. Bigg: Est-ce que son nom est un secret?

Mr. Ginter: Je crois que vous pouvez demander au Canadien National, ils sont qualifiés pour vous le dire.

Mr. Bigg: Merci.

Le président: Monsieur Trudel.

Mr. Trudel: Monsieur Ginter pourriez-vous nous dire quel était le montant du contrat original?

Mr. Ginter: A peu près un million dans un cas. Du total, je me souviens que c'était environ 2 millions.

Mr. Trudel: Deux millions.

Mr. Ginter: Oui.

Mr. Trudel: Quelle somme avez-vous reçu en règlement final, y compris le paiement original?

Mr. Ginter: Vous voulez dire le paiement final?

Mr. Trudel: Non. Qu'est-ce que vous avez reçu en tout du Canadien National?

Mr. Ginter: Oui, c'est le paiement final. Je crois que les deux contrats, si ma mémoire est bonne, était environ 1.8 million, et le paiement final, de mémoire, environ 3 millions. Ceci vient du fait qu'il a été majoré de 50 p. 100 parce que l'engineering préalable n'avait pas été fait.

Je pourrais dire que d'autres projets fédéraux, notamment pour la trans-canadienne où j'ai travaillé, dans chaque région où il y avait des doutes, on envoyait des foreuses d'abord pour vérifier le type de matériel avant de commercer la construction. L'encaissement et les minerais étaient déterminés en conséquence.

Mr. Trudel: Nous n'avons rien à voir avec les routes en ce moment. Mais mon interprétation c'est que le contrat était d'environ 2 millions.

Mr. Ginter: Malheureusement, je n'ai pas ces chiffres avec moi. Je ne peux pas vous dire, mais si je me souviens bien, il s'agissait de \$1,800,000 ou à peu près. A la fin, c'était environ 3 millions.

Mr. Trudel: Serait-il équitable de dire monsieur le président, alors que les trois millions ont pourvu pour les conditions imprévues du terrain que vous avez rencontré dans l'exécution de ce contrat?

Mr. Ginter: Non, ce n'est pas juste. Tout ce que cela comprenait était le surplus de matériel compris dans une autre estimation faite par le CN sur les quantités prévisibles.

[Text]

● 1725

Mr. Trudel: Mr. Chairman, Mr. Ginter, you have been contracting for a long time, as you mentioned before, and I feel that guestimates are the basic fundamentals used in every contract. I do not think that you could estimate exactly within one or two yards any movement of earth of the magnitude you were talking about.

Mr. Ginter: I did not say that. In no case can anyone tell what is underneath, unless he tests it, to make an estimate which might be close. All I am saying is that all we were paid for was the material we moved. All these other things we were not paid for.

Mr. Trudel: Within my limited knowledge of it, the original contract was to move material and nothing else.

Mr. Ginter: This was not a lump sum deal—not at all. You have that all wrong. If you had a sheet before you, you would see how a contract is bid.

Mr. Trudel: Would this be an open-end contract?

Mr. Ginter: Yes.

Mr. Trudel: To your knowledge, were all the contracts of the same nature?

Mr. Ginter: Yes.

Mr. Trudel: Was there a clause in that contract which you signed that mentioned this fact?

Mr. Ginter: We do not bid on a lump sum basis. There is no provision for a lump sum. In other words, if I may explain to you, you may get clearing. You bid that at \$300—let us say \$300 an acre. Then for grubbing, \$200 or \$300 an acre—whatever you want to bid. This is by the acre—acres that you clear. Or you get earth moving—so many yards—where you bid on the number of yards. You go by the quantities they put there and you come up with your final total. You bid so much for rock, so much for this, so much for that. You do not care whether it over-runs by double because you are paid on a unit price basis.

Mr. Trudel: Would the unit price be the one you mentioned at 29 cents per yard?

Mr. Ginter: Correct.

[Interpretation]

M. Trudel: Monsieur Ginter, vous êtes entreprenant depuis longtemps comme vous l'avez mentionné, j'ai l'impression que les estimations sont les bases fondamentales qui servent à tous les contrats. Je crois pas que vous pourriez évaluer à une ou deux verges près le déplacement de terre de l'envergure celui dont vous parliez.

M. Ginter: Ce n'est pas ce qui j'ai dit. Personne ne peut, en aucun cas, sans avoir fait de sondages préalables, faire une estimation qui soit assez précise. Tout ce que je dis c'est que nous avons été payés pour ce que nous avons transporté. Pour ce qui est des autres choses, nous n'avons pas été payés.

M. Trudel: Pour ce que j'en sais, le contrat original avait été accordé pour déplacer du matériel et rien d'autre.

M. Ginter: Il n'était aucunement question d'une entente sur une somme globale. Vous comprenez maintenant. Si vous aviez un document devant vous, vous verriez comment se fait une soumission pour un contrat.

M. Trudel: Est-ce que c'est un contrat ouvert?

M. Ginter: Oui.

M. Trudel: Est-ce que tous les contrats à votre connaissance étaient de même nature?

M. Ginter: Oui.

M. Trudel: Y avait-il une clause dans le contrat que vous avez signé qui faisait mention de ce fait?

M. Ginter: Nous ne faisons pas de soumission sur une somme globale, il n'y a rien de prévu dans ce sens.

En d'autres mots, si vous me permettez d'expliquer, vous pouvez obtenir une autorisation de procéder.

Par exemple, vous faites une soumission à \$200 l'acre. Ensuite, pour le déblayage \$200 ou \$300 l'acre selon le prix auquel vous voulez soumissionner. Ce n'est pas fait à l'acre, des acres que vous déblayez. Ou bien vous pouvez déplacer de la terre, un certain nombre de verges, et vous faites une soumission sur ce nombre de verges. Vous vous basez sur les quantités indiquées et vous calculez votre total définitif. Vous soumissionnez pour telle quantité de pierre, telle quantité de ciment, telle quantité de ça. Vous ne vous souciez pas si ce se double ou non du coût prévu parce que vous êtes payés à l'unité.

M. Trudel: Le prix que vous avez mentionné était de 29 cents la verge?

M. Ginter: C'est juste.

[texte]

Mr. Trudel: To use an example, you had one million yards to move at 29 cents. I am only using a round figure.

Mr. Ginter: Yes. I think it was around three million yards.

Mr. Trudel: You had so many yards of earth to move at 29 cents a yard. By the time the contract finished you had moved a much larger quantity, for which you were paid 29 cents a yard?

Mr. Ginter: That is correct. I do not know whether we could have refused to cut off at that time. I do not think so. I believe we would have had to complete the project. But I can assure you, according to the quantities put in that contract, that we had more than moved that within the time we were given to move it.

Mr. Trudel: Yes, but this is not the point I was raising, Mr. Chairman. What I want to establish is that you were paid at the agreed rate for the number of yards you moved.

Mr. Ginter: No, I did not say that at all.

Mr. Trudel: This is what I want the witness to tell me.

Mr. Ginter: No, I did not say that at all. There is quite a discrepancy there. Nobody, but nobody, not even the gods of the CNR can tell you what we moved—this is what I said—because there are no sections; there is no original ground. That ground is gone and gone forever.

Mr. Trudel: Mr. Chairman, if I may continue with one or two more questions, I believe in your original declaration you mentioned there was no supervision over this contract. Is that correct?

Mr. Ginter: That is wrong. I did not say such a thing. When you were listening, I said there was no supervision over the scab contractors brought in on our project. It was not up to us. We could pull supervisory people out of the air to look after them. The CNR brought them and it was up to them to supervise them.

1730

Mr. Trudel: There were no supervisors on location, where they were working?

Mr. Ginter: No, there were not. There were on our projects.

Mr. Trudel: Were they not working on the same project as you were working on?

[Interprétation]

M. Trudel: A titre d'exemple, vous aviez à déplacer un million de verges à 29 cents la verge. J'arrondis les chiffres.

M. Ginter: Oui. Je crois que c'était à peu près 3 millions de verges.

M. Trudel: Vous aviez un certain nombre de verges de terre à déplacer, à 29 cents la verge. Au moment où le contrat s'est terminé, vous aviez déplacé une quantité beaucoup plus grande, pour laquelle vous avez été payé 29 cents la verge?

M. Ginter: C'est juste. Je ne sais pas si nous aurions pu refuser de nous arrêter à ce moment là. Je ne le crois pas. Je crois que nous aurions eu à compléter les travaux. Mais je puis vous assurer, selon les quantités inscrites dans ce contrat, que nous avions déplacé beaucoup plus que cela dans la limite de temps qui nous était allouée pour le faire...

M. Trudel: Oui, mais ce n'était pas le point que je soulevais, monsieur le président. Ce que je veux établir, c'est que vous avez été payé aux taux convenus pour le nombre de verges que vous avez déplacées.

M. Ginter: Non. Je n'ai pas dit cela du tout.

M. Trudel: C'est ce que je voudrais que le témoin me dise.

M. Ginter: Non. Je n'ai pas dit cela du tout. Il y a une grande différence ici. Personne, pas même les dieux du Canadien-National peuvent vous dire ce que nous avons déplacé. C'est ce que j'ai dit parce qu'il n'y a pas de sections. Il n'y a pas de sol original. Cette terre est partie et partie pour toujours.

M. Trudel: Puis-je poser encore une ou deux questions, monsieur le président. Je pense que dans votre déclaration, vous avez dit qu'il n'y avait pas de surveillance sur ce contrat, est-ce juste?

M. Ginter: Ce n'est pas vrai, ce n'est pas cela que j'ai dit. Si vous aviez écouté, j'ai dit que les entrepreneurs irréguliers qui ont été amenés n'étaient pas surveillés. Ce n'était pas à nous de le faire.

Nous ne pouvions pas inventer des surveillants du jour au lendemain pour surveiller ces gens-là. Le Canadien-National les a amenés, et c'était à eux de les surveiller.

M. Trudel: Est-ce qu'il n'y avait pas de surveillant sur place?

M. Ginter: Non. Il y en avait pour nos travaux.

M. Trudel: Est-ce qu'ils ne travaillaient pas sur le même chantier que vous?

[Text]

Mr. Ginter: Yes, they were, but not in the same area. In the first place, we did not bring these people in, and I doubt that we had any jurisdiction to tell them what to do.

Mr. Trudel: No, I agree. I understand that. This is not the question I raised. One of the clauses, clause 2(c) had to do with engineering and the engineers on location having all the power. I think this is the interpretation I got from the previous witness.

Mr. Ginter: Right.

Mr. Trudel: During your testimony, you were saying there was no supervision and that is the point I wanted to clear.

Mr. Ginter: No supervision to tell them where to move the earth. There are stakes put up by the engineers.

Mr. Trudel: Yes, I understand that.

Mr. Ginter: In Mr. Lucas' case it was a little different. They took the job away from him and, as I understand it, they told him to stay off the job, that he was not qualified to operate his equipment any longer. They put on a 25-year-old engineer, or whatever he was, to supervise and take over his equipment. But they never took over our equipment. These are two different things. I want to get that straight.

Mr. Trudel: Yes, but I do not believe we are discussing that at the present time, Mr. Lucas. This answers my question, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Whelan?

Mr. Whelan: Mr. Chairman, a lot of the questions that I had in mind have already been asked, but there are some things I would like to get clear in my mind. Mr. Ginter, if I understood you correctly, you felt that some of the contractors were dealt with in a different fashion. Is that not right, Mr. Ginter?

Mr. Ginter: That is correct.

Mr. Whelan: I think you also stated that some of them were friends of the CNR. Do you mean that the contractors who were brought in to do this work were known to the CNR engineers on the job?

Mr. Ginter: They had a good relationship with the CNR. As I said, I used to work for one of them operating a cat, and then later I did mechanical work for him and after that I did some supervising for him.

[Interpretation]

M. Ginter: Oui. Non, mais pas dans la même région dans le même endroit. Tout d'abord, ce n'est pas nous qui avons fait venir ces gens-là, nous n'avions aucune juridiction, aucune autorité pour leur dire ce qu'il fallait faire.

M. Trudel: Non, je suis d'accord, je comprends ça. Ce n'est pas la question que j'ai soulevée. Une des clauses, la clause 2(c) traitait de génie et les ingénieurs sur les lieux avaient tout l'autorité. Je crois que c'est l'interprétation que m'a donnée le témoin précédent.

M. Ginter: C'est exact.

M. Trudel: Au cours de votre témoignage vous avez dit qu'il n'y avait pas de surveillance et c'est le point que j'ai voulu éclaircir.

M. Ginter: Personne n'était là pour leur dire où placer la terre. Il y a des jalons plantés par les ingénieurs.

M. Trudel: Oui, je comprends ça.

M. Ginter: Dans le cas de M. Lucas, c'était un peu différent. Ils lui ont enlevé le travail, et, comme je l'ai cru comprendre, on lui a dit de ne pas revenir, qu'il n'était plus qualifié pour manier l'équipement. Ils ont placé un ingénieur de 25 ans pour surveiller et prendre ces machineries. Mais ils n'ont jamais pris notre équipement. Ce sont deux choses différentes. C'est à ce que ce soit établi.

M. Trudel: Oui, mais je ne crois pas que ce soit l'objet de nos discussions en ce moment monsieur Lucas. Cela répond à ma question, monsieur le président.

Le président: Monsieur Whelan?

M. Whelan: Monsieur le président, un bon nombre de questions que je voulais poser ont reçu une réponse en général, mais il y a quelques-unes que je voudrais tirer au clair. Monsieur Ginter, si j'ai bien compris vous pensiez que certains entrepreneurs auraient été traités de façon différente, c'est juste?

M. Ginter: C'est exact.

M. Whelan: Vous avez aussi dit que quelques-uns d'entre eux étaient des amis du National-Canadien, c'est ce que vous voulez dire que c'étaient des entrepreneurs qui connaissaient les ingénieurs du National-Canada sur les lieux qui avaient été amenés là pour faire le travail?

M. Ginter: Ils avaient de bons rapports avec le National-Canadien. Comme je le disais, je travaillais pour l'un d'eux, maniant un bulldozer, après quoi je me suis occupé de mécanique et ensuite il m'a demandé

[texte]

is the person who said to me, "Ben, I know this is not right but what can I do? I cannot refuse."

Mr. Whelan: You said these friends who were brought in to do the work got \$1.09 a yard. How could this be worked out? You got 29 cents.

Mr. Ginter: By our calculations and by the CNR's calculations of the areas that they did.

Mr. Whelan: Why was there this great difference of 29 cents and \$1.09? Why were they not paid the same as you were paid, 29 cents?

Mr. Ginter: Because they had nothing but junk and no supervision. As I suggested, they would haul material out and bring material in, and I do not know what hours they put in. In fact, they even had send-by hours. They were paid for this equipment as long as it was there, whether it was working or not. So it is not hard to run it up to \$1.09 a yard.

Mr. Whelan: Yes. I have had . . .

Mr. Ginter: The freight and everything else was added, and it is a long way from Calgary to Hay River for a couple of days work.

Mr. Whelan: I have had some experience with engineers, and so on, but I gathered from your evidence and from evidence that was presented earlier that by other witnesses that you do not have much confidence in the CNR engineering. Is this not right?

Mr. Ginter: In some of the engineers, but I am not singling in all of the engineers. This is the way the CNR operates, if I may explain it. They have their maintenance engineers and when a crash program comes on such as this Pine Point deal, everybody makes bets on it, there are betting hats, and whatnot, that it will be completed in such and such a time and it comes to be a challenge. They have to pick up anything and everything. They do not manufacture qualified engineers in the snap of a finger, any more than we can pick them up that way and neither can the CNR.

• 735

Mr. Whelan: Yes. You told us earlier that where the grade pushed out—and I realize this means a lot more for some of them were paid for this and some of them were not, if I understood you correctly. Is this right?

Mr. Ginter: That I could not say. All the way along we were being paid for this material on progress estimates until I took up the fight for Mr. Hatch. When the CNR came down on us, it was then deducted later on our final progress estimates. Also at the same time the CNR found an error where they had

[Interprétation]

dé de surveiller certains travaux. C'est la personne qui m'a dit: «Ben, je sais que ce n'est pas juste, mais que puis-je faire, je ne peux pas refuser».

M. Whelan: Vous avez dit que ces amis qui sont venus là pour faire le travail ont reçu \$1.09 la verge, comment en est-on arrivé à ce chiffre? Vous-même receviez 29 cents.

M. Ginter: D'après nos calculs et ceux du National-Canadien.

M. Whelan: Pourquoi cette grande différence entre 29 cents et \$1.09? Pourquoi ne recevaient-ils pas le même prix que vous?

M. Ginter: Parce qu'ils n'avaient pas de bon équipement, et n'étaient pas surveillés. Comme je l'ai dit, ils y apportaient des machines et du matériel, et je ne sais quelle nombre d'heures ils travaillaient. Ils avaient même des heures de disponibilité. On leur payait aussi longtemps que l'équipement était là, même s'il n'était pas utilisé. Par conséquent, il n'est pas difficile d'en arriver à \$1.09 la verge.

M. Whelan: Oui, j'ai eu . . .

M. Ginter: En plus du transport à partir de Calgary jusqu'à Hay River c'est tout un chemin à faire pour ne travailler que quelques jours.

M. Whelan: J'ai eu un peu d'expérience avec les ingénieurs mais si j'ai bien compris d'après votre témoignage les autres témoignages que j'ai entendus cet après-midi, vous n'avez pas grande confiance dans les ingénieurs du National-Canadien, est-ce juste?

M. Ginter: Je ne dis pas tous les ingénieurs, mais le National-Canadien fonctionne de cette façon. Ils ont les ingénieurs chargés de l'entretien, et lorsqu'il y a un programme d'urgence comme le projet Pine Point, tout le monde fait des paris que les travaux se termineraient à tel ou tel autre moment et cela devient un défi. Les ingénieurs feront n'importe quel travail. On ne trouve pas les ingénieurs à chaque coin de la rue, et le National-Canadien ne le peut non plus.

M. Whelan: Vous avez dit plus tôt que lorsque la rampe s'affaissait—et je sais que cela nécessite bien plus de remplissage—certains étaient payés pour cela et d'autres pas. Est-ce vrai?

M. Ginter: Je ne pourrais pas dire. Pendant toute la durée, on nous payait pour ce matériel, d'après la marche des travaux jusqu'au moment où j'engageais le combat pour M. Hatch. Lorsque le National-Canadien est intervenu, ils l'ont déduit, plus tard des évaluations finales. En même temps, le National-Canadien s'est

[Text]

paid us \$80-some thousand twice, so they rightfully deducted that as well.

Mr. Whelan: But you stated that they paid some of them for moving frozen material but they did not pay you.

Mr. Ginter: That is right.

Mr. Whelan: The other witness said they had equipment on the job, and I believe it is correct that they would not let them move it to a different part of the contract where it was drier and higher but that they brought in outsiders to do the work. Did they do this with you at any time?

Mr. Ginter: No. The only thing they did with me was refuse to give me stakes in the higher areas so we could work there during the wet weather and take advantage of the weather, so we could operate in the low areas when the weather was right, when we had sunshine.

Mr. Whelan: Perhaps this is an unfair question, but do you think what they did to the other contractors was proper? They left their equipment idle and brought in outside equipment and paid them at the higher rate for moving the material.

Mr. Ginter: No, I think you misunderstood that. I did not understand what you were getting at. They did not pay them at a higher rate, they paid them on a rental basis, so much an hour per machine, but for the amount of material they moved . . .

Mr. Whelan: For the hours they worked it amounted to \$1.09 a yard.

Mr. Ginter: \$1.09 a yard.

Mr. Whelan: Yes. You mentioned the field books and I did not get this straight in my mind. Is it customary that the contractor is able to look at the field books?

Mr. Ginter: Oh, yes, in every case. In fact, both federally, on highway work, and provincially in most cases, they will insist that you sign the sections before you get final payment, and their field books and their sections are open to you. They are there for you to look at before final payment is made. Why should there be any secret with the CNR in a closed opening of tenders? What have they got to hide?

Mr. Whelan: But they would not let you look at the field books whenever you wanted to?

Mr. Ginter: No, and numerous requests were made. We have many of those on record by way of writing, telephone and in many, many other ways.

[Interpretation]

aperçu qu'il nous avait payé quelque \$80,000 deux reprises, et, à juste titre, ils ont déduit cela aus

M. Whelan: Mais vous avez dit qu'ils avaient pa certains d'entre eux pour transporter le matériel g sans vous payer quoi que ce soit.

M. Ginter: C'est juste.

M. Whelan: L'autre témoin a dit qu'ils avaient l'équipement des machines sous les yeux et qu'on pas voulu leur permettre de les transporter à un au endroit plus élevé et plus sec, mais qu'on a fait ve des gens de l'extérieur pour faire le travail. Ont-ils de la sorte avec vous?

M. Ginter: Non. La seule chose qu'ils ont fait c' de refuser de nous laisser travailler dans des endrs plus élevés durant la saison humide, et profiter s conditions atmosphériques, et travailler dans les bas régions lorsqu'il faisait beau.

M. Whelan: Peut-être que c'est une question inj mais est-ce que vous trouvez qu'ils ont eu raison e faire ce qu'ils ont fait aux autres entrepreneurs. Laisser leur équipement là, inactif et faire v d'autres machines ailleurs, à un taux plus élevé.

M. Ginter: Non, je pense que vous n'avez pas c pris. Je ne sais pas où vous voulez en venir, ils ne r ont pas payé à un prix plus élevé, ils nout ont payé s ont loué leurs machines à l'heure, mais pour les q tités de matériel qu'ils ont déplacé . . .

M. Whelan: Pour les heures qu'ils ont travaillé le était de \$1.09 la verge.

M. Ginter: Et cela arrivait à \$1.09 la verge.

M. Whelan: Oui. Vous avez mentionné le journ travail mais je n'ai pas bien compris. Est-ce normal l'entrepreneur consulte à loisir le journal de travail

M. Ginter: Oui, dans tous les cas, dans les trava voirie pour le gouvernement fédéral, pour le gouv ment provincial, les gouvernements insistent à ce vous signiez la section avant d'obtenir le paie final, ils ouvrent tous leurs livres, on peut les exa avant d'accepter le paiement final. Pourquoi y au des secrets? Pourquoi devrait-il y avoir des se dans les appels d'offre restreints du National- dien? Qu'est-ce qu'ils ont à cacher?

M. Whelan: Ils n'ont pas voulu vous laisser con le journal de travail quand vous vouliez le faire?

M. Ginter: Non, on l'a souvent demandé, nous écrit des lettres, nous avons téléphoné et nous demandé cela de façons diverses.

[texte]

Mr. Whelan: The field books contain all the profiles, the engineer's comments, and so on.

Mr. Ginter: No, no, field books are only used when a guy sticks a rod in the field and takes a measurement. He has to mark down where it was taken and whether it was taken on a grid of every 50 feet or every 25 feet. In most cases the common practise is that if the ground is quite level, 50 feet is fine. If it is very rough, it is 25 feet. It could go as high as 100 feet if the ground were absolutely level.

Mr. Whelan: Can you also tell me—and I understand it is quite customary to do this—why they did not take test borings on this project?

Mr. Ginter: As I mentioned before, I do not think they had the staff or the time.

Mr. Whelan: Do you mean that a lot of this engineering was done *in absentia*?

[1740]

Mr. Ginter: They had bridges go out all the way along the grade, they were slid out after they were built, and that is why they had to rebuild it. Before the railroad ever got to Pine Point they were rebuilding behind to reconstruct the whole project.

Mr. Whelan: Yes. Was the CNR satisfied with your equipment and with your work?

Mr. Ginter: They were satisfied with the first list of equipment that I submitted. After that I doubled this list of equipment at my own expense, not at their request.

Mr. Whelan: You stated earlier that this contract bit you but it did not break you, like it did some of the other members such as Mr. Lucas and Mr. Hatch—I figure the other man's name right now—and several other contractors, I understand, also. But your main intention here today is to point out to the Committee that the administration of this type of contract is something that you abhor; is that not right?

Mr. Ginter: That is correct.

Mr. Whelan: I must say, from what I have heard here today, Mr. Chairman, and I have had a lot to do with many different contracts, I have never heard of this type of administration where one man is given so much authority that it can affect the earning power at the lives of people who have spent many years working under severe conditions in pioneering this country. Not as a member of the Committee, but as a member of Parliament I want to thank Mr. Ginter for coming here.

The Chairman: Mr. Perrault.

[Interprétation]

M. Whelan: Le journal de travail contient tous les détails, les profils, les observations des ingénieurs, etc.

M. Ginter: Non, non, le journal de travail indique où la marque a été faite, à tous les 50 pieds, à tous les 25 pieds. La pratique habituelle dans la plupart des cas lorsque le terrain est assez égal on met des piquets à tous les 50 pieds; si le terrain n'est pas égal on les met à tous les 25 pieds et on les met parfois jusqu'à 100 pieds de distance si le terrain est absolument nivelé.

M. Whelan: Pouvez-vous nous dire pourquoi ils n'ont pas fait des forages expérimentaux?

M. Ginter: Comme je l'ai dit, ils n'avaient ni le personnel, ni le temps de le faire.

M. Whelan: Par conséquent, une grande partie de ce travail désigné a été fait en l'absence des ingénieurs?

M. Ginter: Ils ont tout fait cela en l'absence des ingénieurs, ils ont dû refaire tout le travail, ils ont dû reconstruire tout le projet.

M. Whelan: Oui. Est-ce que le Canadien-National a été satisfait de votre équipement et de votre travail?

M. Ginter: Ils étaient satisfaits de la première liste de machines que j'ai soumise, après cela j'ai doublé cette liste de machines à mes propres frais, cela non pas à leur requête, mais de mon propre chef.

M. Whelan: Vous avez dit plus tôt que ce contrat vous a nui, mais ne vous a pas ruiné comme c'était le cas pour M. Lucas, M. Hatch, M. Rohl ainsi que plusieurs autres entrepreneurs, si je comprends bien. Mais, votre principale intention en venant ici aujourd'hui devant le Comité, c'est de dire que vous n'aimez pas la façon dont on prépare les contrats.

M. Ginter: C'est exact.

M. Whelan: D'après ce que j'ai entendu, aujourd'hui, monsieur le président, je n'ai jamais, jamais entendu dire que l'on pouvait donner tant d'autorité à un seul homme sur des choses qui affectent la vie et la fortune et le travail de toute une vie; des personnes qui travaillent pour ouvrir les régions isolées de notre pays.

Je remercie M. Ginter d'être venu ici, non seulement en tant que membre du Comité, mais en tant que membre du Parlement.

Le président: M. Perrault.

[Text]

Mr. Perrault: Mr. Ginter, did you enter any protest to any of the construction associations about this apparently arbitrary conduct of the CNR? Was any effort made to rally the support of other people in the industry to effect changes in the way the Crown corporations award and supervise their contracts?

Mr. Ginter: Mr. Perrault, I contacted Mannix, Foundation people, told them my problems, asked them what they experienced and would they join forces with me, as it is quite difficult alone, and they assured me that they would unless they got paid properly for the extra work they thought they had done and should be compensated for. They later told me they got what they asked for, and therefore they had no dispute and this was the wrong time for them; that they would help me in any way and give me any documents. Also, they have a representative here today. I could not ask for more.

I am not trying to be evasive in answering your question about going to the association, but I am not a member.

I am a member of the B.C. Road Builders Association. I do not believe it would have accomplished anything to ask them for help. They had previously asked the same thing: why is the CNR the only body that hides behind a curtain in opening a tender?

Mr. Trudel: A supplementary, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Trudel.

Mr. Trudel: Did you ever place a request before the CNR, Mr. Ginter, to be present when the tenders were opened?

Mr. Ginter: Yes.

Mr. Trudel: Was this permission refused?

Mr. Ginter: Yes, it was. I do not care if I am there when they are opened; I just want to know what the rest of the bids are.

Mr. Trudel: Yes, I understand; if you were present you would know.

Mr. Ginter: Yes, but I do not have to be present. They can publish it in the press as everybody else does.

Mr. Trudel: Yes, but the question I was asking—and I hope you got my question correctly—was whether you asked to be present when the tenders were opened for this specific job that we are now discussing.

[Interpretation]

M. Perrault: Est-ce que les associations d'entrepreneurs ont fait des représentations au sujet de cette conduite arbitraire du National Canadien? Est-ce que vous avez essayé de vous assurer le support d'autres entrepreneurs pour voir à ce que les agents du gouvernement changent leur façon d'agir?

M. Ginter: Monsieur Perrault, la seule façon dont pourrais répondre à ça, c'est que je me suis mis en contact avec les personnes qui s'occupent de *Mannix* et *Foundation*. Je leur ai demandé quelle était leur expérience à ce sujet. Je leur ai demandé s'ils m'assuraient leur support (parce que je ne puis pas travailler seul) et ils m'ont dit qu'ils le feraient afin d'obtenir des remboursements. Ils m'ont dit, plus tard, qu'ils avaient eu ce qu'ils voulaient. Ils ont dit qu'ils n'avaient rien à redire et que le moment était maintenant choisi. Ils me donneraient cependant tous les documents dont j'ai besoin. Ils ont même envoyé un représentant ici. On ne peut pas demander plus. Pour répondre à votre question, je ne cherche pas à éviter de répondre à votre question, vous me demandez si je suis adressé à la *Canadian Contractors Association*. Je suis pas membre de cette association.

Je suis membre de la *British Columbia Roadbuilders Association*. Aller leur demander leur aide? Je pense pas que cela aurait eu une utilité. Ils ont, dans le passé, demandé le même genre de choses. Ils ont demandé pourquoi le National-Canadien est le seul organisme qui se cache derrière un rideau pour ouvrir les soumissions?

M. Trudel: Question supplémentaire.

Le président: M. Trudel.

M. Trudel: Est-ce que vous avez déjà adressé une demande, monsieur Ginter, pour être présent lors de l'ouverture des soumissions?

M. Ginter: Oui.

M. Trudel: Est-ce qu'on vous a refusé la permission?

M. Ginter: Oui. Mais non seulement ai-je demandé à être présent lorsque les soumissions sont ouvertes, mais j'ai pas d'intérêt à être présent lorsqu'on ouvre les soumissions, je veux connaître quelles sont les autres soumissions.

M. Trudel: Tout ce que je veux savoir, si vous êtes présent, vous connaissez les autres soumissions.

M. Ginter: Je n'ai pas d'intérêt à être présent. Tout ce que je veux savoir, c'est savoir ce que les autres soumissionnaires ont fait.

M. Trudel: Je demandais cette question, j'espère que vous m'avez compris, pour savoir si vous m'avez demandé à être présent lorsque les soumissions sont ouvertes pour le projet dont nous parlons en ce moment?

[Texte]

Mr. Ginter: No, I knew that there was no such thing; that you did not know who bid what and that you were not allowed to be present.

1745

Mr. Trudel: The reason I ask the question, Mr. Chairman, is that when the previous witness was before this Committee the same question was asked, and he had requested to be present when the tenders were opened, and the permission was granted.

Mr. Ginter: To be present when the—

Mr. Trudel: To be present when the tenders were opened for another job; not this one. That is why I asked the question.

Mr. Ginter: Oh, just a minute, I do not want you to confuse the people here. Since that, and since numerous construction magazines have been hammering on this thing, I noticed—and I was shocked to see it on the railroad going from Clinton to Grande Prairie—they published it for a while; but I also notice since then that it has disappeared.

Mr. Trudel: Mr. Chairman, I feel I did not make myself clear. I did not say that this was published, but I was asking you, Mr. Ginter, if you were present when the tenders were opened.

Mr. Ginter: I was not present.

Mr. Trudel: And you never asked to be present?

Mr. Ginter: No, I was not, and I do not think you would want to insinuate that they would have said, "Yes, be present; we will not make it public". Why did they refuse to at least tell me who was the next bidder?

Mr. Trudel: This is a different point entirely.

Mr. Crossman: Had you asked to be present and been refused by the CNR at any time on any prior tenders.

Mr. Ginter: With the CNR? I have just said that I have not had any other contracts.

The Chairman: Mr. Perrault.

Mr. Perrault: I was interested in a question which was asked earlier by Mr. Allmand. One of the difficulties, perhaps, lies in the fact that these contractors signed the final release, or signed final documents, without any qualification whatsoever. Do you have any correspondence, other than the signature

[Interprétation]

M. Ginter: Non. Je savais d'avance que c'était inutile. On ne pouvait pas savoir quel serait le montant des soumissions. On a pas le droit d'être présent.

M. Trudel: La raison pour laquelle j'ai posé cette question, est qu'un témoin précédent a dit avoir demandé à être présent lorsque les soumissions seraient ouvertes, et on lui avait accordé la permission...

M. Ginter: Avait demandé à être présent?

M. Trudel: ...et on lui avait accordé la permission pour un autre projet, pas pour celui-ci.

M. Ginter: Un moment, s'il vous plaît. Je ne voudrais pas que vous jetiez de la confusion dans l'esprit des gens qui sont ici présents.

Depuis cela, et depuis que de nombreux magazines de la construction et autres publications ont commencé à parler de cela, on a commencé à publier, et cela m'a choqué, les soumissions particulièrement pour le chemin de fer qui va de Clinton à Grande-Prairie, mais très vite cette annonce a disparu.

M. Trudel: Je n'ai pas dit que cela était publié, mais je vous ai demandé si vous étiez présent lorsque les soumissions étaient ouvertes?

M. Ginter: Je n'étais pas présent.

M. Trudel: Vous n'avez jamais demandé à être présent?

M. Ginter: Non. Et j'espère que vous ne voulez pas insinuer qu'ils m'auraient dit: «Venez, soyez présents, nous ne rendrons pas les soumissions publiques». Pourquoi m'ont-ils refusé de me dire quel était le montant des autres soumissions?

M. Trudel: C'est un point tout à fait différent.

M. Crossman: Est-ce qu'on vous avait refusé cela pour d'autres contrats? Est-ce que vous aviez demandé à être présent lors de l'ouverture des soumissions pour d'autres contrats?

M. Ginter: Je viens de dire que je n'ai pas eu d'autres contrats.

Le président: M. Perrault.

M. Perrault: M. Allmand a posé une question qui m'intéressait. Je pense que l'une des difficultés réside dans le fait que c'est l'entrepreneur qui signe le document final sans réserves.

Est-ce que vous avez de la correspondance autre que la signature qui apparaît sur le document final? Qui

[Text]

which appears on this final document, which suggests that you signed under protest or that you had serious qualifications? Is any of that correspondence available to the Committee?

Mr. Ginter: Mr. Perrault, the only way I could answer that is that if somebody put a gun to my head and said, "Sign it, or else", I would sign it.

Mr. Perrault: The enormous amounts of money involved, however, would lead me to believe that some letters or some form of qualification should have been entered before these documents were signed. Some of the contractors were perhaps in an extremely difficult position: this meant survival. In your case it probably did not mean survival. It was a severe loss but it was not the kind of thing that would have broken your company. I know that you have done a lot of contracting in the West; you are certainly well known in British Columbia, but if this was not a matter of bankruptcy of your own company, why would you sign a document of that kind without protest?

Mr. Ginter: Because I had a partner in on the CNT thing and I wanted to get that cleaned up. I did not want to have to wear out all the airlines, including my own aircraft, running back and forth to Edmonton and having meetings with the CNR and getting nowhere. There was no object in doing anything else but sign.

Mr. Perrault: The only thing is, Mr. Chairman, that if one strong contractor had taken a stand and said, "I simply will not sign this document. I am going to fight", and if he had the resources to fight, it might have been better in retrospect had that been done, than to merely sign and say, "I waive all future claims by this act of signing".

Mr. Ginter: It was also suggested by the western vice-president that either I sign it or they withdraw any offer at all and ignore it. Does that give a person much choice?

Mr. Bigg: If you had a claim, how would you claim without any records of your own on how much dirt was moved? This escapes me. You say that you had no field records, yourself, of the amount of dirt moved: how would you make an estimate of how much the CNR owed you had you gone to court?

• 1750

Mr. Ginter: We can only estimate on a load count basis.

Mr. Bigg: Was that made? Did you have a load count?

Mr. Ginter: Yes, we had.

Mr. Bigg: You have a field record, then?

[Interpretation]

suggère que vous signez sous protêt et que vous aviez des réserves? Est-ce que vous pourriez produire cette correspondance?

M. Ginter: Monsieur Perrault, la seule façon dont pourrais répondre à cela c'est: si quelqu'un vous mettait un pistolet à votre tempe et disait: «Signez, vous signeriez».

M. Perrault: Vu l'énorme montant d'argent impliqué, je pense que certaines lettres de réserves ont dû être signées. Certains entrepreneurs étaient placés dans une situation très difficile. Il s'agissait de leur survie. Dans votre cas, il s'agissait d'une perte substantielle mais ce n'est pas cela qui aurait fait faillir votre compagnie.

Je sais que vous êtes très connu en Colombie Britannique, vous avez eu beaucoup de contrats, pourquoi auriez-vous signé un tel document?

M. Ginter: Je vais vous le dire. J'avais un partenaire sur la CNT et je voulais terminer cette opération. Je voulais pas faire de multiples voyages à Edmonton pour rencontrer les représentants du National-canadien et sans espoir. Il n'y avait aucun profit à cela. La seule façon c'était de signer.

M. Perrault: Mais si un entrepreneur assez puissant avait simplement dit: «Je ne signerai pas ce document», et s'il avait voulu se défendre, je pense que le résultat aurait été bien meilleur. Au lieu de cela, vous avez signé en disant: «J'abandonne toutes les réclamations».

M. Ginter: Vous voulez que je vous dise ce que le vice-président du National-Canadien a suggéré?

Il m'a dit: «Ou vous signez, ou le CN retirera le contrat». Est-ce une façon d'avoir un choix?

M. Bigg: Si vous avez fait des représentations, comment auriez-vous pu faire des recommandations si vous n'avez pas de documents pour prouver la quantité de remplissage de terre que vous avez transportée?

Comment pouvez-vous faire des prévisions?

M. Ginter: Nous pouvons uniquement faire une estimation des coûts par chargement.

M. Bigg: Est-ce que cela a été fait?

M. Ginter: Oui.

M. Bigg: Alors vous avez un retard de travail.

[xte]

Mr. Ginter: Right, but we did not want to go to court with that, so I brought in consulting engineers who worked at it, who sat there for a week waiting for it to clear the air so that they could go in and check.

Mr. Bigg: And measure the grade that you filled and this sort of thing?

Mr. Ginter: Yes, they made the final measure, but unless you have the original, all that work is at a loss. The thousands of dollars that we spent is just waste.

Mr. Perrault: Thank you, Mr. Chairman. Mr. Ginter, you say that you sustained a loss in the area of \$1 million on this deal.

Mr. Ginter: It is considerably more than a million dollars.

Mr. Perrault: Do you not think that your legal fee to have fought this thing would have been considerably less than a million dollars?

Mr. Ginter: Do you balance everything with a legal fee in my position, or do you look at it and see what it is going to be consumed? Do you have a chance to get it to court at all, which I explained here before? I was convinced by my counsel, who I believe you know—Mr. Steer—and he said: "Look you have many other things to do. If the CNR needs the money right badly, then let them have it, and go on your way; you have learned your lesson. Do not ever sign or go on a contract like that again."

Let me just say one other thing. You take a look at how many contracts, how many bids, you have on the Lytton to Grande Prairie line, and see if you ever get more than one or two bids.

Mr. Perrault: Yes, you are . . .

Mr. Ginter: I cannot be the only one who has a complaint.

Mr. Perrault: No. Your loss appears to have been a substantial one. I think the weather and everything else conspired against the success of these undertakings by . . .

Mr. Ginter: The weather did not have a thing to do with us. We were closed down when it rained, shut down, because the engineer said, "You cannot get the proper compaction". Apparently, they acted differently towards other sections. They said, "Move, regardless". This can only be harassment. I cannot accept it as anything else. In our case, we were told to stop down; it was too lubricated; any qualified engineer will tell you the same thing, that you cannot get compaction when you have that kind of density.

[Interprétation]

M. Ginter: Mais nous ne voulions pas aller devant les tribunaux. Alors, j'ai fait venir des ingénieurs consultants ils sont restés là pendant une semaine. Ils attendaient que je prépare le terrain pour qu'ils puissent aller voir . . .

M. Bigg: Et mesurer ce que vous avez rempli?

M. Ginter: Ils ont consulté des dossiers, mais inutile de faire quoi que ce soit si on a pas le document original. Les milliers de dollars que nous avons dépensés sont gaspillés.

M. Perrault: Je voulais poser une autre question, monsieur le président.

Vous dites que vous avez subi une perte d'environ un million de dollars?

M. Ginter: C'est beaucoup plus.

M. Perrault: Est-ce que vous ne pensez pas que les honoraires d'un avocat auraient été beaucoup moins élevés que cela?

M. Ginter: Il faut penser aussi au temps que j'aurais perdu. Et mon avocat M. Steer, vous le connaissez, je pense, m'a convaincu: il m'a dit: «Vous avez beaucoup d'autres choses à faire. Si le National-canadien a tellement besoin de cet argent, laissez-le leur. Vous avez appris votre leçon. Ne signez plus jamais de contrats semblables, et ne soumissionnez pas dans ces conditions».

Je voudrais ajouter ceci: allez voir combien de soumissions vous avez pour la ligne entre Lytton et Grande Prairie, et regardez si vous avez plus que un, ou deux soumissionnaires?

M. Perrault: Oui vous êtes . . .

M. Ginter: Je ne suis pas le seul qui se plaint.

M. Perrault: Vous semblez avoir perdu une somme considérable d'argent. Et, tout était contre vous, y compris la température.

M. Ginter: La température n'avait rien à voir à cela. On nous a fait fermer. Lorsqu'il a plu, les ingénieurs conseillers ont dit: «Vous ne pouvez pas compacter les remblais de façon satisfaisante». Dans d'autres sections, ils leur ont dit: «Continuez, travaillez». C'est de la persécution. Je ne peux pas accepter . . . je ne peux pas comprendre que cela soit autre chose. Dans notre cas on nous a dit: «Cessez vos opérations». «Il y a trop d'eau» . . . N'importe quel ingénieur vous dira la même chose, vous ne pouvez pas travailler dans de telles conditions.

[Text]

Mr. Perrault: Do you know Dr. R. M. Hardy?

Mr. Ginter: Yes. I had the fortune to meet him at two meetings with the CNR.

Mr. Perrault: What kind of reputation does he enjoy?

Mr. Ginter: He enjoys a wonderful reputation, a real good reputation, but we checked his work and I must say, and I state, "it stinks."

Mr. Perrault: He is a leading consulting engineer in Western Canada and a specialist in soil economics.

Mr. Ginter: I can be a leading engineer and have all the diplomas in the world, but if I send my boys down there to do a job, that does not mean that I can say that they did a perfect job and that I will stand behind it and sign the document. Will he sign a document stating that the section and the work done by the CNR engineers is correct? Will he?

Mr. Perrault: I have no idea. I do know that a complete release was executed by your Company. I am simply making this point: I rather think that this million dollar loss was sustained by your Company...

Mr. Ginter: Through negligence.

Mr. Perrault: ...no, without, perhaps, sufficient thought about the consequences of the document signed, because...

Mr. Ginter: Would you be surprised if I told you that the CNR hired our superintendent right after that and, as far as I know, he is still working for them?

Mr. Perrault: I do not know what relevance that has, particularly.

Mr. Ginter: They must have thought he was quite a qualified superintendent to supervise a project of this type, and do it in a workmanlike way.

Mr. Perrault: Do you have any documents that you could make available to a committee, if an inquiry is instituted?

• 1755

Mr. Ginter: Yes, I think if you would ask Mr. Gibson, the Secretary of the Prime Minister, Mr. Trudeau, that he would have all of those documents; they have been fed to him throughout the meetings and over the last four years.

Mr. Whelan: May I ask a supplementary? If this Committee saw fit to find an inquiry or commission or

[Interpretation]

M. Perrault: Est-ce que vous connaissez Monsieur F. M. Hardy?

M. Ginter: Oui, j'ai eu le bonheur de le rencontrer deux réunions avec le National-canadien.

M. Perrault: Quelle sorte de réputation a-t-il?

M. Ginter: Il a une très bonne réputation. Mais nous avons vérifié son travail et je déclare que son travail est pourri!

M. Perrault: C'est un ingénieur consultant très éminent, le meilleur ingénieur consultant de l'Ouest du Canada.

M. Ginter: Je pourrais avoir tous les diplômes du monde, mais si j'envoie mes employés je ne peux pas forcément dire qu'ils font du bon travail et que je signerais des documents déclarant que la section consultée par le CN est du bon travail. Serait-il prêt à dire cela?

M. Perrault: Je n'en sais rien. Mais je sais que votre compagnie a signé le dernier document et je dis simplement que cette perte d'un million de dollars a été subie par votre compagnie...

M. Ginter: A cause de négligences.

M. Perrault: ...sans penser aux conséquences de la signature du document.

M. Ginter: Seriez-vous surpris si je vous disais que le National-canadien a engagé notre surveillant tout de suite après cela, et en autant que je le sache, il travaille toujours pour le National-canadien?

M. Perrault: Je ne sais pas en quoi cela pourrait avoir une relation.

M. Ginter: Ils ont dû penser qu'il était qualifié pour surveiller un projet de ce genre et qu'il faisait du bon travail.

M. Perrault: Est-ce que vous avez des documents que vous pourriez fournir s'il y avait une enquête?

M. Ginter: Oui, je pense que si vous demandiez à Mr. Gibson (Gordon Gibson) secrétaire du Premier ministre, il a tous ces documents, on lui a communiqué tout cela au fur et à mesure des réunions, depuis quelques années.

M. Whelan: Si le Comité décidait de nommer une commission ou un organisme quelconque pour faire

[Texte]

me sort of body similar to that, would you make available to them all documents . . .

Mr. Ginter: I would be happy to.

Mr. Whelan: . . . concerning this contract?

Mr. Ginter: I will be happy to make all documents available to you, pictures, the works. It will be a bigger eye-opener to you than what I have been able to present here today; I am, as I explained, just back from Europe, and I do not have anything more than what I had scribbled down on the plane coming up here.

Mr. Whelan: I have just one more question regarding the contract from Lytton to Grande Prairie. Do you know how much they received a yard for moving the material there?

Mr. Ginter: This is not within my jurisdiction; I suggest that you take a look . . .

Mr. Bigg: What would be the yardage between . . .

Mr. Ginter: I happen to know, but it is not up to me to say.

Mr. Bigg: Was there any difference in the yardage, as you know, on the three main sections of the railway, say, from Manning to the first 75 miles, and then the next 75 miles and so on? It was in three rough sections, was it not?

Mr. Ginter: No, we only had two, six and seven.

Mr. Bigg: Yes. Was the price the same? Was it 29 cents for each one?

Mr. Ginter: No, 29 on one, and 32 on the other.

Mr. Bigg: I gather that the northern one was a little more.

Mr. Ginter: Yes.

The Chairman: Well, gentlemen, if this is the end of the questions, I want to thank you, Mr. Ginter. I think that as well adjourn; it is six o'clock; we will start again at eight o'clock with Mr. Krywa.

[Interprétation]

une enquête, est-ce que vous pourriez leur fournir tous les documents?

M. Ginter: Oui.

M. Whelan: . . . en ce qui concerne ce contrat?

M. Ginter: Je serais heureux de fournir tous les documents: des photographies, et tout. Cela vous ouvrira les yeux bien mieux que je n'ai pu le faire aujourd'hui parce que, comme je vous l'ai dit, j'arrive d'Europe et je n'ai que quelques brouillons, quelques notes que j'ai crayonnées dans l'avion.

M. Whelan: Savez-vous combien on a payé la verge cube pour transporter la terre dans le contrat Grande Prairie-Lytton?

M. Ginter: Cela ne me concerne pas, mais je pense que vous devriez regarder cela de près.

M. Bigg: Cela serait le volume de . . .

M. Ginter: Je le sais, mais ce n'est pas à moi . . .

M. Bigg: Est-ce qu'il y a une différence sur les trois sections principales pour les premiers 75 milles, pour les deuxièmes 75 milles?

M. Ginter: Nous n'avions que deux sections, la section 6 et la section 7.

M. Bigg: Est-ce que le prix est le même? 29 cents?

M. Ginter: Non. 29 cents pour une et 32 cents pour l'autre.

M. Bigg: Je suppose que la section nord était plus coûteuse?

M. Ginter: Oui.

Le président: Je vous remercie, monsieur Ginter. La période de questions est terminée. Mieux vaut nous ajourner, il est 6 heures. Nous allons siéger à 8 heures, nous aurons alors M. Krywa.

EVENING SITTING

SÉANCE DU SOIR

2007

The Chairman: We do not need a quorum. As long as we have five members we can start and I would ask M. Krywa to give us a resumé of his brief.

Le président: Nous n'avons pas besoin de quorum. Du moment que nous sommes cinq, nous pouvons commencer. Je vais demander à M. Krywa de nous résumer son mémoire.

[Text]

Mr. Mervin Peter Krywa (Krywa Brothers Construction Ltd.): Gentlemen, I am here today representing my father's company; my father passed away in 1967. My personal stake in this matter is quite simple actually. CNR, in my estimation, has put a lifelong curse on my future as a contractor; that is, so long as my name is Krywa I have inherited an economic life sentence incurred by my father's company; I will not be able to be bonded or get credit for those people to whom we are presently indebted. All we want here, I think, is justice, and we feel that the people's government is the only place to get it as it was the people's government who introduced Bill C-126 in the first place to get the Great Slave Lake Railway built. As our Prime Minister Trudeau states, he is building a just society and I would like my justice here.

Getting on to the brief: By four contracts dated September 4, 1962, Krywa Bros. Const. Ltd., agreed with the Canadian National Railway Company to clear the right of way on the Great Slave Lake Railway over Sections 6, 7, 8 and 9 covering 160 miles.

The tenders for these contracts were submitted by us on August 20, 1962, in response to a request for tenders made by the C.N. These tenders were submitted after a careful examination of the four sections and after the working conditions and the terms of the contract and specifications had been carefully considered.

Prior to the matters under consideration we for many years had been in the business of road building and land clearing. In fact, my father had been in the business for approximately 20 years. Our experience in this field had been reasonably profitable over the years. Included in many of our road building contracts had been a good deal of clearing, although we had never cleared in areas as far to the North as in this case.

● 2010

Accordingly, it may fairly be stated that Krywa Bros. were experienced in the clearing business, and it was in the light of this experience that they examined and formed an appreciation of the clearing work involved on these four sections of the railway.

At the time that Krywa Bros. bid on the clearing of these four sections, they were employing all of their men and equipment on a portion of the grading contract on Section 4 of the railway under contract with Lucas Construction Limited. This fact was well known to the CN at the time the tender was submitted and at all times between that date and the date work was commenced on the clearing contracts.

On September 21, 1962, we wrote to the CNR submitting our work schedule and list of equipment to

[Interpretation]

M. Mervin Peter Krywa (Krywa Brothers Construction Limited): Messieurs, je suis ici aujourd'hui pour représenter la compagnie de mon père; mon père est mort en 1967. Mon intérêt personnel dans cette question est assez simple en fait. La société des chemins de fer Nationaux du Canada, à mon avis, a imposé une malédiction à vie sur mon avenir comme entrepreneur autrement dit, tant que mon nom sera Krywa, j'hérite d'une sentence de mort économique à laquelle je suis lié par la mort de mon père, et je suis en dettes vis-à-vis certaines personnes et je ne puis obtenir de crédit d'eux ou avoir de garanti. Tout ce que nous voulons c'est la justice, je crois, et nous pensons que le gouvernement du peuple est le seul endroit où nous pouvons l'obtenir. Étant donné que ce gouvernement a présenté le Bill C-126 tout d'abord, pour que le chemin de fer du Grand Lac des Esclaves soit construit. Étant que notre premier ministre Trudeau l'a dit, il est en train de construire une société juste et j'aimerais aussi chercher justice ici.

Pour passer au mémoire: Par quatre contrats datés du 4 septembre 1962, Krywa Brothers Construction Limited ont convenu avec les chemins de fer Nationaux du Canada de dégager le droit de passage sur le chemin de fer du Grand Lac des Esclaves, sections 7, 8 et 9, une distance de 160 miles.

Nos offres pour ces contrats ont été soumises le août 1962, à la suite d'une demande faite par le National-Canadien. Nos soumissions ont été présentées après un examen sérieux des quatre sections, et après avoir examiné sérieusement les conditions de travail, les termes du contrat et les spécifications. Pendant bien des années, nous nous sommes occupés de la construction de routes et de débroussaillage, et en fait mon père s'occupait de sa propre entreprise depuis moins vingt ans. Notre expérience dans ce domaine avait été assez profitable au cours des années où nous avons beaucoup de contrats de construction de routes, de débroussaillage, du débroussaillage, même si nous n'avons jamais nettoyé une région aussi éloignée du nord que celle-ci.

En conséquence, on peut à juste titre dire que Krywa Brothers avaient assez d'expérience dans ce genre d'entreprise et pouvaient apprécier l'ouvrage impliqué dans le travail de débroussaillage et de nettoyage qui comportaient ces quatre sections.

Avant d'avoir le contrat pour ces quatre sections, tous les hommes et l'équipement de notre compagnie s'occupaient de nivelage de la section 4 du chemin de fer, d'accord avec la compagnie Lucas Construction Limited et en collaboration avec celle-ci, ce qui est bien connu du CN à ce moment-là.

Le 21 septembre 1962, nous avons écrit au CNR présentant un horaire de travail, c'est-à-dire le

[texte]

employed on the four sections involved. It is clear from this letter that Krywa Bros. intended to employ spreads of men and equipment, the first working from the south end of the contract which was Section 6 and another crew of men working from the north end of Section 9 until the two outfits met. The work was to commence on October 15, 1962.

In fact, the work did not commence until nearly the end of November, 1962. There is a reason for this late start and that reason was that the CNR engineers in charge of the grading contract on Section 4 would not permit any of our equipment to leave Section 4 prior to the end of November. If we had been permitted to do so, we would have commenced clearing under their contracts on October 15.

In any event, near the end of November, 1962, men and equipment which belonged to us started to work at the north end of Section 9 in a southerly direction. Approximately the same time, men and equipment owned by Lucas Construction Limited, working under a sub-contract, commenced work at the south end of Section 6 working in a northerly direction.

A feature of the northern part of Section 9 as well as most of Section 6 is that these areas were very heavily wooded relative to much of Sections 7 and 8 which were quite light. The clearing operation is much more demanding and time-consuming in such areas than in areas where the timber is lighter.

For that reason, progress in the initial stages of the clearing contract was relatively slow. However, there was never any question in the minds of our officials there, notwithstanding the late start and the fact that the initial progress was slow by reason of the density and size of timber, a completion date of April 15, 1963 which was our deadline on that contract would be met.

We had realized in our initial examination of these sections that Sections 6 and 9 would give us the greatest difficulty in clearing and for this reason, our men and equipment were concentrated in these areas at the commencement of the job because we knew that it would be easier to clear these areas in the autumn while the snow was light rather than when the snow was heavy. However, we felt that when these areas had been cleared, the balance of the contract, being largely comprised of Sections 7 and 8, could be easily cleared during the colder parts of the winter when there was a great deal more snow.

It was while we were clearing these heavily wooded areas that the first substantial difficulties were encountered with the engineers in charge of the project. The engineers without justification called in additional contractors, sometimes called "force account contractors", under the provisions of Clause 16 of the contract and put them to work at clearing. These force account contractors were directed by the engineers

[Interprétation]

et la liste d'équipement nécessaire pour les quatre sections. Il est clair, d'après cette lettre, que la *Krywa Bros.* avait l'intention d'engager deux équipes d'hommes et deux groupes d'équipement pour travailler l'une à la partie sud, section 6, et l'autre à la partie nord, la section 9, jusqu'à ce que les deux équipes se rencontrent. Les travaux devaient commencer le 15 octobre 1962.

En fait, les travaux n'ont pas commencé avant la fin de novembre 1962. Il y a une raison, c'est que les ingénieurs du CN, chargés du nivelage pour la section 4 ne voulaient pas permettre que notre équipement quitte cette section avant la fin de novembre. Si on nous avait permis de le faire, on aurait pu commencer le déblaiement en vertu de notre contrat, à partir du 15 octobre.

De toute façon, près de la fin du mois de novembre 1962, des hommes et de l'équipement de notre entreprise ont commencé les travaux à la partie nord de la section 9 en se dirigeant vers le sud. A peu près en même temps, les hommes et l'équipement de la *Lucas Construction* qui avait un sous-contrat, commençaient leurs travaux à la partie sud de la section 6 et se dirigeaient vers le nord.

Une caractéristique de la partie nord de la section 9, comme de la majeure partie de la section 6, c'est que le terrain est très boisé, plus que les sections 7 et 8 qui étaient assez peu boisées. Le déblaiement et le déboisement demandent beaucoup plus de temps et d'effort.

Pour cette raison, les progrès au début des travaux étaient assez lents. Cependant, il n'y a jamais eu de doute de la part des membres exécutifs de notre compagnie même si les débuts des travaux étaient longs, étant donné la densité du bois, qu'on pourrait terminer le 15 avril, ce qui était conforme aux termes de notre contrat. Après avoir examiné au préalable ces sections, il était clair que c'était dans les sections 6 et 9 qu'on aurait plus de difficulté pour le déboisement. Pour cette raison, les hommes et l'équipement étaient concentrés dans ces secteurs au début des travaux parce que nous savions que ce serait plus facile de le déboiser à l'automne, alors qu'il y aurait moins de neige plutôt que de le faire quand il y aurait beaucoup de neige. Cependant, nous avons pensé qu'une fois ces régions déboisées, le reste du travail, surtout dans les sections 7 et 8, pourrait certainement être accompli pendant les périodes les plus froides de l'hiver quand il y aurait plus de neige.

C'est pendant que nous faisons ce déboisement que les difficultés importantes sont survenues avec les ingénieurs responsables des travaux. Sans justification, les ingénieurs ont fait venir des entrepreneurs supplémentaires, d'après l'article 16 du contrat, et les ont fait travailler au déboisement. Ces entrepreneurs ont été dirigés par les ingénieurs vers la région et où il y avait moins de bois, soit le chemin de fer, et ont

[Text]

into the areas of the right of way which were relatively light and performed clearing work there.

The imposition of force account contractors at this stage was unfair as it ignored the fact the areas in which clearing had commenced on these sections were the most heavily wooded areas and, accordingly, would take the longest time to clear; and that the per diem rate of cleared acreage on these sections of the right of way would be much less than the rate at which the lighter sections could be cleared; and that, averaging the slow progress on the heavy areas with the fast progress on the light areas, the result would be an average daily acreage sufficient to complete the contracts before the completion date.

● 2015

The result of the engineers' decision was that the force account contractors were able to go into the light acreages of Sections 7 and 8 and, as a result, sort of "skim the cream" off the clearing operation.

When they had submitted their bid, Krywa Bros. realize they might well lose money on the heavily timbered areas but they would more than make this up in the lighter going. The net result would have been that, over the four sections involved, a satisfactory financial return would have been achieved.

As a result of the employment of force account contractors, a good deal of this lighter going passed out of our hands with the result that we suffered very much.

The use, and I think gentlemen that this is going to relate to something that Mr. Ginter said earlier, the use of force account contractors by the CNR continued from the month of January, 1963, through to and far past the completion date of the contract. The fact is that the engineers did not adequately supervise the force account crews which were brought on to the clearing operation. No real effort was made to keep accurate track of the time actually worked and, so far as we are aware, all accounts of force account contractors were paid without question and without any real verification so far as the railway is concerned.

Since the CNR had employed these contractors by invoking the provisions of Clause 16, it had the responsibility of ensuring that any money paid over to such contractors was money which was actually earned by them.

There were many instances when force account contractors were permitted by the engineers to employ their men and equipment on portions of the right of way which quite obviously did not require any further work to meet the specifications. The contractor suggests that the CNR and its engineers, having imposed force account contractors on the job, thereby assumed a duty to ensure that they were working in the areas which actually required work instead of

[Interpretation]

commencé à faire du déboisement. L'imposition de ces entrepreneurs supplémentaires était injuste parce que cela ne tenait pas compte du fait que là où on avait commencé le déboisement de ces sections, c'était là où il y avait plus de bois et que cela prendrait plus de temps. Il y aurait évidemment moins de déboisement chaque jour que dans les sections moins boisées. Le progrès était plus lent là où il y avait plus de bois et plus rapide là où il y avait moins de bois, ce qui veut dire qu'en moyenne on pourrait terminer le travail avant la date d'échéance des travaux.

Le résultat de la décision des ingénieurs a été que les entrepreneurs supplémentaires ont pu travailler dans les sections 7 et 8 moins boisées et faire le plus léger du travail. En soumettant leur offre, la Krywa Brothers se rendait bien compte qu'elle pouvait fort bien perdre de l'argent pour les régions fortement boisées, mais pourrait compenser généreusement pour cela dans les sections où il y avait moins de bois. Le résultat aurait été que dans ces quatre sections, il y a eu des recettes cumulatives intéressantes malgré tout.

A la suite de l'emploi d'entrepreneurs supplémentaires, le gros travail est retombé sur notre entreprise, qui en a souffert.

Je pense que ceci a trait à ce qu'a dit M. Ginter plus tôt. L'emploi des nouveaux entrepreneurs par le National-Canadien a continué pendant le mois de janvier 1963 jusqu'à la date d'échéance du contrat même plus tard. En fait, les ingénieurs n'ont pas bien surveillé les équipes supplémentaires qui ont été engagées pour faire du déboisement. Aucun effort sérieux n'a été fait pour suivre de près et exactement les heures de travail. Autant que nous sachions, toutes les équipes supplémentaires ont été payées sans aucune vérification par le National-Canadien.

Étant donné que le National-Canadien avait employé ces entrepreneurs en invoquant les dispositions de l'article 16, c'était au National-Canadien de veiller à ce que les salaires soient vraiment gagnés par ces travailleurs. Il s'est présenté bien des cas où ces entrepreneurs supplémentaires ont eu l'autorisation des ingénieurs de faire travailler leurs hommes dans des sections de la route qui, en fait, n'avaient pas besoin de plus de travail pour être conformes aux devis. L'entrepreneur a dit que le CN et les ingénieurs avaient imposé des entrepreneurs supplémentaires pour ce travail. Donc, le CN s'était engagé à veiller à ce qu'on travaille dans les secteurs où les travaux étaient nécessaires au lieu simplement

[Texte]

merely putting in time, and I think that was mentioned by Mr. Ginter.

Many areas of the right of way bear strong evidence of this want of supervision. There are portions which have been seen (and photographed) and the photographs would be available, if needed, where the ground self and every plant have been stripped away, leaving perfectly flat surface. The engineers should not have permitted the force account contractors to work these areas to this extent. They ought to have insisted that the force account contractors work on portions which genuinely required further work.

Instances were found where crews of native labour employed by a force account contractor were permitted to work long periods of time without supervision. Such crews were observed picking up sticks and branches. On a number of occasions, they were actually seen walking off the right of way and dragging deadfall and snags and debris from the right of way into piles to be burnt, just putting in time.

On the completion date of April 15, the contracts had been substantially completed, with the exception of a small amount of clean-up work which remained to be done. The total cost of completion of the contracts after April 15, ought to have amounted to less than \$25,000. In fact, the costs actually incurred were many times this amount.

Each of the four contracts provided that the contractor would diligently execute the works and deliver the works, complete in every particular, to the NR on or before April 15, 1963.

As mentioned before, the work to be performed was the clearing of the right of way, by definition in the specifications, meant cutting, piling and completely burning all trees, brush, deadfall, snags and other debris within the area.

However, the critical matter to be kept in mind is that the contracts contemplated that the right of way would be cleared and delivered on that date of April 15, 1963.

2020

On this date, there is invariably a good deal of snow in this part of the country and it was therefore physically impossible to clear the right of way for completion and delivery on that date and do the same type of job that would be done if the completion date had been during the summer.

It is critically important in this case to distinguish between summer clearing and winter clearing. Having in mind the fact that the completion date was April 15 and the fact that the ground was at that time still covered with snow, it follows that these contracts were intended to be for winter clearing. This is quite a different matter than if the contracts were to be delivered and completed during the summer.

[Interprétation]

remplir les heures, comme l'a dit M. Ginter.

Plusieurs secteurs de la route font preuve de ce manque de surveillance. On a photographié des endroits, et ces photographies seront mises à votre disposition, si besoin est, où le terrain lui-même et toutes les plantes ont été enlevées laissant une surface parfaitement rase. Les ingénieurs n'auraient pas dû permettre aux entrepreneurs supplémentaires de faire des travaux aussi poussés. Ils auraient insisté pour qu'ils travaillent dans les secteurs qui en avaient besoin.

On a vu des cas où des équipes d'indigènes employées par des entrepreneurs ont pu travailler pendant une longue période de temps sans aucune surveillance. On a ramassé des bâtons et des branches dans certains cas, on les a même vu se promener en traînant des débris, toutes sortes de choses pour les mettre sur les amoncellements de bois pour les faire brûler. Tout cela seulement pour gagner du temps.

Le 15 avril, on avait à peu près tout terminé les travaux prévus par le contrat à l'exception d'un petit peu de nettoyage qui restait à faire. Le coût total du travail après le 15 avril aurait dû s'élever à moins de \$25,000 dollars, alors qu'en fait, les dépenses subies représentaient bien des fois ce montant.

Les quatre contrats prévoyaient que l'entrepreneur exécuterait le travail d'une façon diligente et terminerait avant le 15 avril 1963, au compte du National-Canadien.

Comme je l'ai mentionné plus tôt, le travail à effectuer était le déboisement de la route. Selon les devis, il s'agissait de couper ce bois, entasser et brûler toutes les branches mortes, les troncs d'arbres et les débris.

De toute façon, ce dont il faut se rappeler, c'est que le contrat prévoyait que tout serait terminé le 15 avril 1963.

Ce jour-là, il y a toujours beaucoup de neige dans cette région. Donc, il était impossible, en réalité, de terminer les travaux exactement à cette date-là, de la même manière que si le travail avait été exécuté pendant l'été. Il est important d'établir la distinction entre le déboisement d'été et le déboisement d'hiver. Compte tenu du fait que la date d'achèvement des travaux était le 15 avril, et que le terrain était toujours recouvert de neige à cette époque, il s'ensuit que ces contrats devaient s'appliquer au déboisement d'hiver. C'est différent de ce qui serait arrivé si on avait pu terminer pendant l'été. Il y a deux sortes de déboisements, le déboisement d'été et le déboisement d'hiver, qui sont très différents. Lors du déboisement d'hiver, il reste beaucoup de broussailles et de bois à nettoyer.

[Text]

The main difference between these two types of clearing is that in the case of winter clearing there remains a good deal of debris in the area cleared. This is well known to anyone with experience in this phase of construction. The reason why such debris remains is that it is impossible to remove it because of the snow cover.

On the other hand, in the case of summer clearing, it is recognized that this debris must be picked up and disposed of, and a clearing contract for completion and delivery in the summer months would obviously contemplate that such debris should be removed.

In the case of contracts for winter clearing, by the same token, it is obviously contemplated that a good deal of remaining debris, which is impossible to pick up due to the presence of snow, will remain on the area cleared after the snow disappears.

This distinction between summer clearing and winter clearing is a valid one and is well known in the industry. It is this distinction which is of a special significance, we feel in this situation.

The CNR must bear in mind the important point that, according to their plan or schedule of work on this portion of the railway, they were contracting for winter clearing and summer grading. As has been mentioned above, one of the results of winter clearing is that there remains a good deal of debris on the area cleared. This is well known to anyone with any experience in this phase of construction.

It ought to have been perfectly plain to the CNR in these circumstances that the result would be a gap between the clearing and grading phases of construction. It ought also to have been apparent that arrangements would have to be made with someone to clear the remaining debris from the right of way before the normal grubbing and stripping operation of the grading contractor could take place, which in many contracts is a separate item bid for. Our contract called for clearing, piling and burning.

It is this gap which the engineers required Krywa Bros. to fill by requiring the removal of all debris which remained on the right of way after the snow had melted.

It is most strongly submitted that it was not intended that Krywa Bros. should fill this gap.

It is vitally important, in the contractor's view, to keep the distinction between winter clearing and summer clearing clearly in mind. The contracts required winter clearing, but in fact we were required by the engineers to perform summer clearing.

It was on the basis that the clearing was to be winter clearing that the original contracts were bid at the prices which were contained therein; it was on this basis that the contractor decided to take on the clearing of the full 160 miles contained in the four sections; it was on this basis that the contractor

[Interpretation]

Tous ceux qui ont de l'expérience dans ce domaine savent. On ne peut ramasser les débris parce que le neige les recouvre.

D'autre part, lorsqu'on fait du déboisement pendant l'été, il est reconnu que tous les débris doivent être ramassés et qu'il faut en disposer. Dans un contrat de nettoyage pendant l'été, naturellement, on tene compte du fait que tout ce bois doit être éliminé.

Cette différence entre le déblaiement pratiqué en été ou en hiver est valable et bien connue dans l'industrie de la construction. C'est cette distinction qui a noté, prend une signification toute spéciale dans cette situation. Le National-Canadien ne doit pas oublier que d'après leur planification et leurs plans de travail sur cette partie de la voie ferrée, ils passaient des contrats pour les travaux de déblaiement en hiver et du nivellement en été. Comme il a été mentionné plus tôt, une des conséquences du déblaiement d'hiver c'est qu'il reste un tas de débris sur les lieux. Quiconque a déjà fait ce travail en sait quelque chose.

Dans ces circonstances, le National canadien aurait dû bien comprendre qu'il en résulterait un écart entre le déboisement et le nivellement. On aurait dû réaliser aussi que des dispositions nécessaires auraient dû être prises en vue de débayer les débris des terrains avant les travaux de défrichage lesquels dans bien des contrats font l'objet d'un appel d'offre séparé. Un contrat que nous aurons prévu le déboisement et l'entassement le brûlage.

C'est pour combler cet écart que les ingénieurs ont fait appel à Krywa Bros en vue de débayer les débris qui restaient sur les terrains après la fonte des neiges.

Nous affirmons qu'il n'incombait pas à la firme Krywa Bros de combler cet écart.

Il est très important, du point de vue de l'entrepreneur, de bien faire la distinction entre le déboisement d'hiver et le défrichage en été.

Les contrats prévoyaient le déboisement en hiver, mais en fait, les ingénieurs nous demandaient de faire du déboisement en été. C'est sur la base du déboisement d'hiver que les contrats initiaux ont été adjugés aux prix indiqués; c'était sur cette base que l'entrepreneur a décidé d'accepter le déboisement des 160 miles compris dans les quatre sections; c'est sur cette base que l'entrepreneur a appliqué les dispositions du contrat.

[texte]

proceeded in its execution of the contract; and it is on this basis that the quality of the work performed by the contractor ought to have been judged by the engineers.

However, the plain fact is that the engineers steadfastly and consistently and without exception refused to pass any portion of the entire four sections until after the snow had gone. They were, in short, requiring summer clearing. This attitude on their part is inconsistent with any reasonable interpretation of the contract, and was entirely repugnant to its meaning.

If Krywa Bros. had known that a summer clearing job was to have been required by the engineers, they could never have tendered these jobs in the first place. The reason is that a summer clearing contract is impossible to deliver by the date of April 15, in that country, anyway. If the contractor had tendered the jobs in these circumstances, the bid price on the contract would have been substantially higher by reason of the great amount of clean-up work which would have been required.

We very strongly insist that we performed a completely reasonable and acceptable job of winter clearing on the right of way by the completion date, and that it was not required by the contract nor was it contemplated at any time by either the contractor or the engineer that the clearing job would be summer clearing; and that the engineers were entirely unreasonable and wrong when they required us to perform summer clearing.

2025

However, having been required to perform summer clearing on the specific orders of the engineers under circumstances of practical compulsion, compensation ought now to be payable to us.

There is a related point which must be made in connection with the work which the engineers required us to do. This is that the engineers consistently and continuously required us to perform work which was not required by the contract. In this connection, it is well to point out again that the contract was for winter clearing. However, at every stage of the clearing operation and particularly after the snow had melted, we were required by the engineers to go back on the right of way and pile and burn small pieces of wood and debris which the contract simply did not contemplate would be part of the clearing operation. We were forced to scrape and hand-pick debris in areas where the debris was of such a minor and insignificant nature as to make a mockery of the spirit and intent of the agreement as well as to its plain and ordinary terms. I know this as a fact, gentlemen, because this was my job, or a portion of it.

The specifications prescribed stumps as high as nine inches to be left. However, in a very many cases the engineers forced us and the force account contractors

[Interprétation]

travail; et c'est également sur cette base que les ingénieurs auraient dû évaluer la qualité du travail accompli par l'entrepreneur.

Cependant, le fait est que les ingénieurs, constamment et sans exception, ont refusé de faire quoi que ce soit sur les quatre sections avant que la neige soit disparue. Ils exigeaient ni plus ni moins un déboisement d'été. Cette attitude de leur part n'était pas conforme à une juste interprétation du contrat. D'ailleurs si la firme *Krywa Bros.* avait su que les ingénieurs exigeaient un déboisement d'été, elle n'aurait jamais soumissionné ces travaux. La raison en est qu'il est impossible de terminer le déboisement d'été avant le 15 avril du moins dans cette partie du pays. Si l'entrepreneur avait soumissionné ces travaux, le prix aurait été bien plus élevé étant donné tout le travail de nettoyage qui aurait été nécessaire.

Nous insistons fortement sur le fait que les travaux de déboisement d'hiver ont été accomplis de façon raisonnable et acceptable à la date prévue et qu'il n'a jamais été question soit de la part de l'entrepreneur ou de l'ingénieur que le déboisement serait un déboisement d'été; et que les ingénieurs n'ont pas fait preuve de bons sens et avaient complètement tort en exigeant de nous un déboisement d'été.

Toutefois, les ingénieurs nous ayant ordonné tout spécialement d'effectuer le déboisement d'été, pratiquement sous la contrainte, nous demandons que des compensations nous soient payées.

Je dois également faire une autre remarque à ce sujet. Les ingénieurs nous demandaient constamment et continuellement d'effectuer des travaux qui n'étaient pas requis par le contrat. A cet égard, il faut mentionner une fois de plus que le contrat ne prévoit pas le déboisement d'hiver. Cependant, à chaque étape des opérations de déboisement et surtout après la fonte des neiges, les ingénieurs ont exigé que nous revenions sur la voie pour empiler et brûler des pièces de bois et des débris, ce qui n'est pas du tout prévu dans le contrat et cela faisait partie d'après eux du déboisement. Ils nous ont forcés à ramasser des broussailles de peu d'importance. Et je le sais, c'est un fait messieurs, parce que c'est justement un travail que j'ai été obligé de faire moi-même, en partie en tout cas.

Le contrat prévoyait que l'on pouvait même laisser des troncs aussi hauts que 9 pieds et les ingénieurs et les entrepreneurs nous ont souvent forcés à couper les

[Text]

to cut or bulldoze stumps to much less height than this.

Not only was the contractor required to perform in this manner, but in many instances it was observed that the force account contractors were actually bulldozing the right of way below the level of the ground. We are in a position to prove this both by the production of photographs showing areas which were bulldozed free of stumps and debris of every nature and kind, and by movie camera pictures which clearly show equipment of force account contractors bulldozing dirt and insignificant pieces of debris into piles on and off the right of way, which we were paying for.

Instances relating to the activities of certain of the native crews employed by force account contractors have been given above.

The contractor insists that this type of work was never contemplated by the contract, is clearly and entirely outside its terms, and ought never to have been required by the engineers. In this respect, it is respectfully suggested that the engineers acted unreasonably and arbitrarily and in violation of the plain terms of the contract.

Particularly in the early stages of the clearing contracts, the engineers in charge of the various sections expressed satisfaction to the contractor with the quality of work being done. However, at the same time, such engineers refused to certify such areas as having been completed.

This refusal on their part was a constant source of difficulty throughout the job and was of constant concern to the contractor. As clearing progressed and as the completion date neared, the engineers still refused to pass any of the work as having been completed under the contracts. But at the same time they refused to instruct the contractor on what further work had to be done on any portion of the right of way in order to effect completion. Numerous requests were made for such instruction, but without result. It was not until long after the completion date that the engineers made the contractor aware of what they considered deficiency on a mile by mile basis.

When these deficiencies were submitted, it was apparent by their nature that most of them were clearly over and above what was contemplated by the contract; but the fact remains that throughout the performance of the contract the engineers would not specify what further work was required in order to give a completed job on any portion of the right of way.

This course of conduct on the part of the engineers was unfair and unreasonable and inconsistent with the spirit, intent and plain terms of the contract.

[Interpretation]

troncs et à passer le bulldozer dessus à une hauteur beaucoup moins élevée.

Non, seulement l'entrepreneur nous a-t-il obligés, agir de cette façon, mais souvent, on s'est aperçu que les entrepreneurs de travaux en régie intéressée pressaient leur bulldozer en dessous du niveau du terrain. Nous pouvons le prouver, car nous avons des photographies qui montrent que l'on a passé le bulldozer sur des troncs d'arbres pour en faire des broussailles. Nous avons aussi des films où on montre les bulldozers des entrepreneurs de travaux en régie intéressée empilant des débris et des saletés sur la voie puis les enlevant.

Nous avons parlé plus haut de cas relativement aux activités de certains indigènes employés par les sous-entrepreneurs. L'entrepreneur soutient que cette sorte de travail n'a jamais été prévue dans le contrat qu'elle dépasse ses conditions et que les ingénieurs n'auraient jamais dû l'exiger. Aussi, nous estimons que les ingénieurs n'ont pas été raisonnables; ils ont agi arbitrairement et ont violé le contrat.

Surtout au début de l'exécution du contrat de déboisement, les ingénieurs responsables des différentes sections se sont montrés satisfaits des ingénieurs et de la qualité du travail effectué. Cependant en même temps, ces ingénieurs ont refusé de certifier que les travaux ont été terminés dans cette section.

Ce refus était une source de difficulté constante tout au cours des travaux et créait évidemment des soucis aux entrepreneurs. Aussi au fur et à mesure que le déboisement se poursuivait et que la date de terminaison des travaux arrivait, ils refusaient de dire que le travail avait été effectué conformément aux dispositions du contrat et en même temps, ils refusaient de dire aux entrepreneurs exactement ce qu'il restait à faire comme travaux pour toute portion du travail. On leur faisait des demandes sans résultat. Il n'a pas fallu attendre longtemps, non. C'est longtemps après la date de terminaison que les ingénieurs ont averti les entrepreneurs de ce qu'ils considéraient comme du travail mal accompli pour chaque mille.

Et une fois que ces défauts eurent été mentionnés, il était clair que les travaux étaient de beaucoup supérieurs à ce qui était prévu par le contrat. De toute façon, dans toutes les sections du contrat, les ingénieurs ne voulaient pas spécifier quel genre de travail était encore nécessaire pour qu'ils puissent certifier que le contrat était terminé en ce qui concerne l'une ou l'autre partie de la voie. Cette façon d'agir de la part des ingénieurs était injuste et déraisonnable, et en opposition avec l'esprit, les intentions et les conditions du contrat.

[texte]

On a number of occasions, the contractor was told by an engineer that certain work which had been done was satisfactory, only to subsequently be informed by the same engineer that this area had not been satisfactorily completed and they would be required to return to such areas to do further work.

In other instances, one engineer would intimate to the contractor that a certain area appeared satisfactory, and a different engineer would subsequently

2030

inform the contractor that more work was necessary with respect to this same area.

In still other instances, an engineer would inform the contractor that a certain area was satisfactory, and the contractor would subsequently find that force account contractors, under Clause 16 had been placed by the same engineer on this same area.

There were many instances where the contractor was put to a great deal of inconvenience and financial loss as a result of the engineer taking its equipment and forces off the area in which it was working, and requiring such equipment and forces to go back to some other area which the engineer felt should be cleaned up. However, on none of these occasions did such efforts on the part of the contractor result in the engineer passing that portion of the right of way. In many instances, they actually required us to go back another time to clean up insignificant bits of debris which had come to the attention of the engineer in the interim.

As previously mentioned, we were involved in a portion of the grading of Section 4 in 1962. Accordingly, we were in a position to know the quality of the clearing job which had been done on that section. The plain fact is that in the clearing of Section 4, the clearing contractor was not required to perform at the same level that was required of us on sections 6 to 9. In fact, the job which was left, and apparently passed by the engineers as completed, was a great deal less than was required of us. A great deal of photographic evidence is available in support of this position.

We are aware of the provisions of Clause 45 of the contract, but nevertheless cite the work which was accepted on Section 4 as further support of our position that the engineers acted unfairly and unreasonably towards us.

Referring again to the matters of the clearing job which was required of the contractors by the engineers, and which was performed by it and the various force account contractors, it is the position of the Krywa Bros. that in many parts of the right of way we were required to actually grub and strip the right of way. In all, it is suggested that 104 miles of the 160 miles right of way were completed to the extent that they have to be considered to have been grubbed and

[Interprétation]

A bien des reprises, l'entrepreneur s'est fait dire par un ingénieur que certains travaux effectués étaient satisfaisants. Et plus tard, le même ingénieur lui disait tout simplement que la section n'était pas terminée de façon satisfaisante et on nous demandait de revenir dans cette section pour continuer les travaux.

Dans d'autres cas comme celui-là, l'ingénieur disait que le travail était satisfaisant alors qu'un autre ingénieur venait dire au même entrepreneur qu'il restait

encore des travaux dans la même région.

Et dans d'autres cas encore, un ingénieur disait à l'entrepreneur que le travail était acceptable dans une section mais il constatait par la suite que des sous-entrepreneurs avaient été affectés par le même ingénieur dans la même région.

Il s'est présenté bien des cas où l'entrepreneur a eu beaucoup d'ennuis et des pertes financières quand l'ingénieur déplaçait son équipement de l'endroit où il travaillait, nous forçait à déplacer l'équipement dans un endroit que l'ingénieur voulait faire nettoyer. Cependant, les efforts de l'entrepreneur n'en sont jamais venus à ce que l'ingénieur laisse aller une partie de son droit de passage. Dans bien des cas, ils ont exigé que nous revenions plus tard pour enlever les débris que l'ingénieur avait remarqué entre temps.

Comme on l'a dit précédemment, nous nous sommes occupés de l'aménagement de la Section 4 en 1962. Ainsi, nous étions en mesure de savoir quelle était la qualité du travail de déboisement qui avait été fait dans cette section. L'explication est que pour le déboisement de la section 4, on avait exigé de l'Entrepreneur une qualité moindre que dans notre cas pour les sections 6 et 9. Au fait, le travail qui restait à faire et que les ingénieurs croyaient terminé était de qualité inférieure au nôtre. Des photographies pourront certainement appuyer notre position. Nous connaissons les dispositions de l'article 45 du contrat, mais néanmoins nous déclarons que le travail exécuté à la section 4 prouve que les ingénieurs ont agi de façon injuste et malhonnête envers nous.

Encore une fois au sujet du défrichement que les ingénieurs ont exigé des entrepreneurs, et qui a été accompli par l'entrepreneur et divers autres entrepreneurs supplémentaires, Krywa Bros. prétend que dans un bon nombre d'endroits de l'emprise ils ont été obligés de défricher et de déblayer. Au total, l'entreprise estime que ce travail a été accompli sur 104 des 160 milles, ce qui ne faisait pas partie du contrat. Voici les détails de ces calculs:

[Text]

stripped, which was not in our contract. The particulars of these calculations are as follows:

Miles 215 to 250	35 miles
Miles 260 to 268	8 miles
Miles 287 to 295	8 miles
Miles 300 to 308	88 miles
Miles 315 to 320	5 miles
Miles 330 to 335	5 miles
Miles 340 to 375	35 miles
Total	<u>104 miles</u>

[Interpretation]

Tronçon	
Mille 215 à 250	35 milles
Mille 260 à 268	8 milles
Mille 287 à 295	8 milles
Mille 300 à 308	8 milles
Mille 315 à 320	5 milles
Mille 330 à 335	5 milles
Mille 340 à 375	35 milles
Total	<u>104 milles</u>

At 16 acres per mile, we calculate that we grubbed and stripped 1,664 acres.

In this connection, regard may be had to the actual acreage grubbed and stripped by the grading contractors on these four sections of the right of way as compared to the quantity estimates in these sections. When such quantity estimates are considered, it should be kept in mind that the common experience of grading contractors on the right of way was that the actual areas requiring grubbing and stripping usually exceeded the quantity estimates. The actual areas grubbed and stripped should also be compared to other sections of the right of way which contained timber of approximately the same stand.

The contract gives exceptionally wide powers to the Regional Engineer and his duly authorized agents. He is the sole judge of the adequacy of the work, the progress which must be made, and so on. In such circumstances the engineer is under a legal duty to exercise his powers fairly, reasonably and judiciously. It is his failure to so exercise his powers that gives rise to this dispute.

We, from the first sign of difficulties with the engineers, protested and continued to protest that the engineers were requiring us to perform work not contemplated by the contracts; that the engineers were being unfair in their interpretation of the contract; that the use of force account contractors was unnecessary, unjustified and contrary to the contract in the circumstances; and that we were doing the work required by the engineers under protest and would expect and demand compensation therefor.

● 2035

In the light of the foregoing, we submit that we are entitled to an adjustment from the CNR to compensate us for the loss and damages which we suffered as a result. By way of summary, we claim to be entitled to such adjustment by reason of the following:

- 1. That we were required to perform summer clearing while the contract contemplated only winter clearing;

A 16 acres le mille, nous calculons que nous avons défriché et déblayé environ 1,664 acres.

Il ne faut pas oublier à cet égard, le nombre d'arbres défrichés et déblayés par les entrepreneurs chargés d'aménager la pente de la voie sur les quatre tronçons de l'emprise, par rapport aux prévisions de la quantité de travail requis sur ces tronçons. Lorsqu'on en tient compte, il ne faut pas oublier que l'expérience commune des entrepreneurs chargés d'aménager la pente de la voie sur l'emprise est que la quantité de défrichage et de déblayage à effectuer dépassait les prévisions. Il faudrait comparer les superficies ainsi défrichées et déblayées aux autres sections de l'emprise où le nombre d'arbres à abattre était à peu près le même. Le contrat accorde des pouvoirs très étendus à l'ingénieur régional et à ses agents autorisés. Il est le seul juge de ce que les travaux soient bien faits, du progrès à réaliser, et ainsi de suite. L'ingénieur a aussi le devoir légal d'exercer ses pouvoirs de façon juste, raisonnable et judicieuse. Le conflit en cause découle du fait qu'ils n'ont pas exercé ces pouvoirs.

Au premier signe de difficultés avec les ingénieurs, nous avons protesté, et nous avons continué de protester, que les ingénieurs exigeaient de nous un travail qui n'était pas prévu dans les contrats, que les ingénieurs étaient injustes dans leur interprétation des contrats, et qu'il n'était pas nécessaire et raisonnable de recourir à des entrepreneurs supplémentaires et que cela était contraire au contrat dans les circonstances et que nous faisons le travail exigé par les ingénieurs sous proteste, et que nous réclamerions une compensation.

A la lumière de ces faits, nous prétendons que nous avons droit à un remboursement de la part du Canadian National pour les pertes et les dommages que nous avons subis à la suite de ces circonstances. En résumé, nous prétendons avoir droit à une compensation pour les raisons suivantes:

- 1. On nous a obligé à faire du déboisement d'été alors que le contrat ne prévoyait que du déboisement d'hiver;

[texte]

2. That the engineers throughout the performance of the contract persistently and continuously required us to perform at a level and to a degree not contemplated by the contracts;

3. That the engineers were unreasonable and indecisive in their supervision of our work and in their attitude in refusing to certify as complete any portion of these four sections until after April 15;

4. That the engineers unreasonably invoked the provisions of Clause 16 of the contracts, to our great financial loss, and, generally, failed to properly supervise the force account contractors; and

5. That we were required to perform work which was not contemplated by the contract.

That, gentlemen, is my brief.

The Chairman: Mr. Skoberg?

Mr. Skoberg: Mr. Krywa, in your final summation, I would like to clarify a point. Did your contract say that it was winter clearing only, was it spelled out in your contract?

Mr. Krywa: I believe it was, Mr. Skoberg.

Mr. Skoberg: You believe it was.

Mr. Krywa: It must have been if the completion date was April 15 because in that area the snow very rarely goes before May 15.

Mr. Skoberg: Did you have any confirmation of this from the project engineer; the CNR project engineer?

Mr. Krywa: That is a question I cannot answer.

Mr. Skoberg: You suggested that you did protest to the engineer on numerous occasions in regard to the enforcement of Clause 16 et cetera. Were any of these protests put in writing?

Mr. Krywa: A great many of them were put in writing, Mr. Skoberg. We have documented proof of this which can be provided.

Mr. Skoberg: Would your company have finished your portion of the contract by April 15 without any of these force account contractors being brought on to the job, in your opinion?

Mr. Krywa: Yes, we feel that we would have completed these portions because as I mentioned in my brief, we were working on the heavier portions first, and it is only reasonable to understand that when

[Interprétation]

2. Que, pendant la durée du contrat, les ingénieurs ont exigé sans relâche, que nous fassions un travail qui n'était pas prévu dans les contrats;

3. Que les ingénieurs n'étaient pas raisonnables dans la surveillance de notre travail et dans leur attitude de refus de certifier, avant le 15 avril, que le travail sur toute partie des quatre tronçons était terminé;

4. Que les ingénieurs ont invoqué la clause 16 des contrats injustement, nous ont causé ainsi des pertes considérables, et, en général, n'ont pas surveillé le travail des entrepreneurs supplémentaires de façon satisfaisante.

5. Qu'on nous a obligé à faire des travaux qui n'étaient pas prévus dans le contrat.

Voilà, messieurs, notre mémoire.

Le président: M. Skoberg . . .

M. Skoberg: Dans notre dernière comparution, monsieur Krywa, il y a un point que j'aimerais éclaircir. Est-ce que le contrat mentionnait qu'il s'agissait seulement de déblaiement d'hiver, était-ce spécifié dans votre contrat?

M. Krywa: Je le crois monsieur Skoberg.

M. Skoberg: C'est votre avis.

M. Krywa: Cela devait l'être puisque la date de terminaison de travail était le 15 avril et que dans cette région la neige ne disparaît presque jamais avant le 15 mai.

M. Skoberg: Est-ce que l'ingénieur de projet vous l'avait confirmé?

M. Krywa: C'est une question à laquelle je ne peux pas répondre.

M. Skoberg: Vous avez suggéré que vous aviez protesté auprès des ingénieurs en diverses occasions au sujet de l'application de la clause 16. Est-ce que vous avez fait ces recommandations par écrit?

M. Krywa: Nous avons fait beaucoup de ces protestations par écrit, monsieur Skoberg. Nous avons des preuves à l'appui que nous pouvons produire.

M. Skoberg: Selon vous, est-ce que votre Société aurait fini son travail le 15 avril sans l'aide des autres entrepreneurs qui furent appelés.

M. Krywa: Oui, c'est notre avis, puisque nous avions terminé la partie la plus dure du travail comme je l'ai dit dans mon mémoire, nous avons fait le travail le plus dur d'abord et il est raisonnable de comprendre

[Text]

you are doing the hard part of it first the other part is going to go faster.

Mr. Skoberg: How long were these people on the job, the force account contractors on the particular job you were responsible for?

Mr. Krywa: The force account contractors came on the job sometime in January and did not leave until well after July, I believe, or August.

Mr. Skoberg: For my information, being very much a layman in this field of contracting and the type of construction you are in, who arranged the pay and the hiring of these force account contractors?

Mr. Krywa: The CNR.

Mr. Skoberg: They paid and then charged your account?

Mr. Krywa: They were entirely responsible for the force account contractor.

Mr. Skoberg: Did you have any consultation with the engineer before they placed the force account contractors on your particular portion of the job that you had?

Mr. Krywa: I believe we had several conversations with them in this regard. They kept threatening us that they would invoke Clause 16. In fact I believe we have several telegrams from Mr. Cox, who was at Peace River at the time, telling us that he was going to do this.

Mr. Skoberg: In other words, he threatened—

Mr. Krywa: Much to our dissatisfaction.

Mr. Skoberg: He suggested that he would enforce Clause 16?

Mr. Krywa: If we did not step up . . .

Mr. Skoberg: In writing or by telegram?

Mr. Krywa: That is right.

Mr. Skoberg: That is all, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Mahoney?

Mr. Mahoney: Yes, first, you told us that as a result of the unfortunate circumstances relating to this contract and then your father's death, you have inherited a legacy here where you are really unable to carry on in the contracting business. Specifically I think you said you were unable to bond, have you attempted to get a bond?

[Interpretation]

que si l'on s'attaque au plus dur travail d'abord, le travail plus facile sera moins long.

M. Skoberg: Combien de temps ont-ils mis pour compléter la partie du travail que vous deviez faire?

M. Krywa: Les entrepreneurs sont arrivés au mois de janvier et ne sont pas partis avant le mois de juillet, c'est-à-dire après le mois d'août.

M. Skoberg: Pour mon information personnelle, comme je ne suis pas très au courant de ce genre de contrat et dans le genre de construction que vous faites, pourriez-vous me dire qui a payé et engagé ces entrepreneurs?

M. Krywa: Le CNR.

M. Skoberg: Ils payèrent et alors le chargèrent votre compte.

M. Krywa: Ce sont eux qui étaient entièrement responsables pour ces entrepreneurs.

M. Skoberg: Est-ce que vous avez consulté l'ingénieur avant qu'ils aient engagé les entrepreneurs pour faire cette portion de travail qui vous était destiné?

M. Krywa: Oui, nous avons eu plusieurs conversations avec eux à ce sujet. Ils nous menaçaient d'avoir recours à la clause 16. Nous avons reçu beaucoup de télégrammes de la part de monsieur Cox qui était à Peace River à ce moment-là nous disant qu'il allait appliquer la clause 16.

M. Skoberg: En d'autres mots, il menaçait.

M. Krywa: A notre mécontentement.

M. Skoberg: Il a dit qu'il allait appliquer la clause 16.

M. Krywa: Si nous n'agissions pas . . .

M. Skoberg: Par télégramme ou par lettre.

M. Krywa: Oui.

M. Skoberg: C'est tout, monsieur le Président.

Le président: Monsieur Mahoney?

M. Mahoney: Tout d'abord, vous nous avez dit que cause des circonstances malheureuses de ce contrat de la mort de votre père, vous avez hérité et vous pouvez pas continuer à exercer dans cette profession. Je crois que vous avez mentionné, précisément, que vous étiez incapable d'être garantie par obligation, mais, avez-vous essayé?

[texte]

Mr. Krywa: I have.

Mr. Mahoney: In the name of the company.

Mr. Krywa: Yes, I have. I have been told that up until such time as I can produce for the bonding companies, a suitable financial statement of the position of the company they were not prepared to talk me.

Q2040

Mr. Mahoney: What have you been doing for a living in the meantime?

Mr. Krywa: I have been working for the Department of Highways on an hourly basis.

Mr. Mahoney: I see. In one place you said that the engineer's conduct was a violation of the plain terms of the contract, and in another place you alluded to the legal duty of the engineer to exercise his powers fully, and that his failure to do that gives rise to this, you said, dispute. In view of that opinion, did you ever attempt to take legal action against the CNR in this regard?

Mr. Krywa: Before or after the project was completed?

Mr. Mahoney: Either one, as a matter of fact.

Mr. Krywa: Yes, we did, upon completion of the contract. On April 15, it was very apparent that the bonding company was going to have to finish the job. Once the bonding company took over the project, we started legal proceedings, against the CNR and our solicitors were Pierce, Hlech, Mitchell and Kanuka of Regina. We have a fairly substantial documented case against the CNR, however, we never did have the opportunity of going to trial. It was a matter of promises, promises, promises all the time. Promises in regard to making some sort of settlement.

Mr. Mahoney: It was still your decision not to prosecute the action, though, in the light of these promises.

Mr. Krywa: Mr. Mahoney, I might add that being involved in these matters, you should know that it is much cheaper to settle this type of matter out of court.

Mr. Mahoney: That is axiomatic; a poor settlement is usually better than a good law suit in almost any case.

Mr. Krywa: That is right, and we were in no position to go ahead with this matter, it was entirely up to the direction of Saskatchewan Government Insurance, who were our bonding company.

[Interprétation]

M. Kryma: Oui.

M. Mahoney: Au nom de la compagnie.

M. Kryma: Oui, et on m'a dit que jusqu'au moment où je pourrais donner un état de compte adéquat à la compagnie de garantie sur la position de la compagnie, celle-ci se refusait à me seconder.

M. Mahoney: Qu'est-ce que vous faites depuis ce temps-là?

M. Krywa: Je travaille pour le ministère de la Voirie, à tant de l'heure.

M. Mahoney: A certains endroits, vous avez dit que la conduite de l'ingénieur violait les termes du contrat et à d'autres endroits vous avez parlé du droit de l'ingénieur d'exercer ses pouvoirs de façon juste et que le fait qu'il ne l'a pas fait a donné suite à des difficultés, des disputes. A cause de ces circonstances, est-ce que vous avez essayé de poursuivre le National Canadien?

M. Krywa: Avant ou après la terminaison du projet?

M. Mahoney: Dans les deux cas.

M. Krywa: Oui, nous l'avons fait lorsque le contrat a été achevé le 15 avril et il était évident que la compagnie de garantie serait obliger de finir le travail. Une fois que la compagnie de garantie eut pris le projet en main, nous avons intenté des procédures légales contre le Canadien national et nos avocats Hlech, Mitchell et Kanuka de Regina. Nous avions pas mal de preuves contre le Canadien national. Cependant, nous n'avons jamais eu l'occasion de comparaître devant les tribunaux. C'était des promesses, des promesses tout le temps. Des promesses en vue d'un règlement.

M. Mahoney: Vous n'avez pas porté cette cause devant les tribunaux à cause de ces promesses alors?

M. Krywa: Monsieur Mahoney, vous connaissez ce genre de choses. Vous devriez savoir que cela coûte bien moins cher de régler ce genre de choses hors de cour.

M. Mahoney: Oui, la plupart du temps, il vaut quelques fois mieux obtenir moins que de régler en cour, la plupart du temps.

M. Krywa: Nous étions mal placés pour poursuivre parce que cela était entre les mains de l'assurance du gouvernement de la Saskatchewan en l'occurrence notre compagnie de garantie.

[Text]

Mr. Mahoney: Then ultimately did you obtain a final settlement, and in so doing, did you execute any form of release in favour of the Canadian National Railway?

Mr. Krywa: We are in much the same position as the rest of the contractors. A few months ago we got notice from our bonding company that the Canadian National Railway had been in touch with them and had offered, in fact, a settlement. They felt at that time that they were going to accept this because it was better than "a kick in the pants". They could not see any other settlement in sight.

I might go back a little bit and explain to you gentlemen that when the bonding company took over our project, due to the fact that they did take over, my father gave the bonding company power of authority to sign, power of attorney to sign. It was in this light that our hands were tied, because they gave us the alternative of either signing off or not signing off, they were going to take the settlement regardless.

Mr. Mahoney: With respect to the settlement that was made, was there anything left over for you or did all the proceeds of that go to reimburse the bonding company?

Mr. Krywa: All the proceeds of this went to reimburse the bonding company, and of course the solicitors involved with Saskatchewan Government Insurance.

Mr. Mahoney: You said, Mr. Krywa, that the intimidation from the bonding company that this settlement was forthcoming came to you a few months ago, can you be more accurate in your timing there?

Mr. Krywa: I am sorry, I cannot give you a definite date.

Mr. Mahoney: Was it last fall, was it before Christmas?

Mr. Krywa: No, it was in this new year.

Mr. Mahoney: In this current year.

Mr. Krywa: I do not think I have any record of it here.

Mr. Mahoney: I think that is all, Mr. Chairman.

Mr. Trudel: Mr. Krywa in your opening remarks you mention the company as Krywa Bros. and you also mention further on that you had inherited this condition. Could you elaborate on the extent of partners in Krywa Bros. at the time of the contracts?

Mr. Krywa: At the time of the contract there were two original partners in this firm, which were my

[Interpretation]

Mr. Mahoney: Est-ce que vous avez obtenu un règlement final, et est-ce que vous avez signé des documents de désistement en faveur du Canadien national?

Mr. Krywa: Nous sommes à peu près dans la même position que les autres entrepreneurs. Il y a quelques mois, notre compagnie de garantie nous a fait savoir que le Canadien national leur avait écrit et leur avait offert un règlement de compte. Et, à ce moment-là, cette compagnie voulait accepter parce que c'était mieux que rien. Ils ne pouvaient pas prévoir d'autres genres de règlements. Je reviens en arrière un peu pour vous expliquer que lorsque la compagnie de garantie prit notre projet en main, et, parce qu'ils l'ont pris, mon père a donné à la Société de garantie l'autorité de signer pour lui. C'est de cette façon que nous étions liés, parce que nous n'avions pas le droit de signer ou non, ils allaient régler le différent de toute façon.

Mr. Mahoney: En ce qui concerne, le règlement est-ce qu'il vous ait resté quelque chose ou est-ce que tout cela est allé à la compagnie de cautionnement?

Mr. Krywa: Tout le profit a servi à rembourser la Société de garantie et, bien sûr, les avoués qui représentaient l'assurance du gouvernement de Saskatchewan.

Mr. Mahoney: Monsieur Krywa, vous avez dit que l'intimidation de la Société de garantie disant que vous feriez mieux d'accepter le règlement vous est parvenue il y a quelques mois, est-ce que vous pourriez nous donner la date précise?

Mr. Krywa: Je regrette, je ne peux pas vous donner une date exacte.

Mr. Mahoney: Est-ce que c'était l'automne dernier était-ce avant Noël?

Mr. Krywa: Non, cette année.

Mr. Mahoney: Au cours de cette année.

Mr. Krywa: Je ne pense pas avoir des documents cela ici.

Mr. Mahoney: C'est tout, monsieur le président.

Mr. Trudel: Monsieur Krywa, dans vos remarques d'ouverture vous avez dit que votre Société était Krywa Brothers et plus loin, vous avez dit que vous aviez hérité de ses difficultés. Pourriez-vous nous expliquer comment la Société était composée au moment du contrat?

Mr. Krywa: Au moment du contrat, il y avait deux partenaires dans la Société: mon père et son frère.

[xte]

father and his brother. Since that time the partnership dissolved; my uncle went his separate way and my father unfortunately met with an untimely death. Therefore, I was left to carry on. Now, of course, since that time I have tried, while my father started it, changing the name of the company. However, in these matters changing the company does not solve the problem because you are still carrying the name. I do not care which bonding company you approach, if you say, "Can I have some credit?" or "Can I get a bond?" they say, "What is your name?" and when I say, "Krywa", they reply, "Ah, ha, I have heard that somewhere before".

Mr. Trudel: Is the other partner in the construction business at the present time?

Mr. Krywa: No, I am sorry, he is not.

Mr. Trudel: Those are all the questions I have for you, Mr. Chairman.

The Chairman: Are there any other questions, gentlemen? Mr. Guay.

Mr. Guay (Lévis): Ce serait peut-être une question d'ordre général.

Le président: Si vous voulez attendre une minute, monsieur Guay.

Mr. Guay (Lévis): Voici, ce n'est pas une question qui s'adresse directement au témoin, mais, disons que la plupart de tous les témoignages que nous avons recueillis aujourd'hui, monsieur le président, ont trait aux règlements. Ils ont réglé, ils ont signé, ils ont été remboursés pour une partie de leur argent. Je pense qu'il serait intéressant pour nous, et j'en fais ici une motion de savoir s'il serait possible d'avoir le montant des quatorze contrats qui ont été signés par chacune des compagnies, le montant du contrat initial et le montant total, comme le demandait M. Trudel cet après-midi à l'un des témoins. Je pense que le contrat était pour un montant de 1,800 millions de dollars, il a touché finalement environ \$3 millions.

Les représentants du National-Canadien doivent venir jeudi. Alors, afin d'informer le Comité, je pense qu'il serait très utile pour nous de leur demander. Il serait très important que nous ayons les chiffres, le montant du contrat initial et le montant que chacune de ces compagnies a perçu, y compris le montant du contrat et le montant du règlement par après.

Le président: Rien ne vous empêche, monsieur Guay, de demander ici à monsieur...

Mr. Guay (Lévis): J'adresse aussi la question au témoin présentement.

[Interprétation]

Mais depuis, la compagnie a été dissoute. Mon oncle a pris une autre voie et malheureusement, mon père est décédé et c'est moi qui ai dû prendre le commerce. Depuis, j'ai essayé de changer le nom de la compagnie tout comme mon père avait fait. Cependant, dans ce genre de choses, il ne s'agit pas simplement de changer le nom de la compagnie, ça ne change pas le problème parce que vous continuez à porter le nom. Peut importe la compagnie de garantie que vous approchez pour obtenir du crédit ou une garantie, ils vous demandent votre nom, et quand vous répondez: «Krywa». Ils vous disent: «Ah, ah! , j'ai entendu ce nom-là quelque part.»

M. Trudel: Est-ce que l'autre partenaire s'occupe toujours de construction?

M. Krywa: Non, je regrette, il n'est plus dans l'industrie de la construction.

M. Trudel: C'est tout pour le moment, monsieur le président.

Le président: Avez-vous d'autres questions à poser, monsieur Guay?

Mr. Guay (Lévis): It might be a general question.

The Chairman: Would you please wait a minute, Mr. Guay.

Mr. Guay (Lévis): It is not a question that is put directly to the witness, but most of the testimony which we have heard today, Mr. Chairman, deals with settlements. They have reached a settlement, they have signed, and part of their money has been reimbursed. I think it would be interesting for us, and I would make a motion to this effect, to know if it would be possible to have the amount of the 14 contracts signed by each one of the companies. The amount of the initial contract and the total amount as asked by Mr. Trudel this afternoon of one of the witnesses. I think the contract was for \$1.8 million and he was paid eventually \$3 million.

The representatives of the Canadian National will be here on Thursday. In order to inform the Committee, I think it would be very useful for us to ask them about it. It would be very important for us to have the figures, the amounts of the initial contract and the amount which each company collected, including the amount of the contract and the amount of the subsequent settlement.

The Chairman: Mr. Guay, there is nothing to stop you from asking this to Mr. ...

Mr. Guay (Lévis): I am now also directing the question to the witness.

[Text]

Mr. Krywa: Are you asking me the total amount of our contract in general, or are you asking me for my contract?

M. Guay (Lévis): Votre contrat, oui.

Mr. Krywa: I believe that our total price on the contract was somewhere in the neighbourhood of \$272,000. Does that answer your question or was there more to it?

M. Guay (Lévis): Cela, c'est le montant du contrat initial, mais est-ce que vous avez touché plus que cela après le règlement?

Mr. Krywa: We got our holdback, as far as I know. I do not know what the entire settlement was: this was completely out of our hands. That is the best answer I can give you.

Mr. Mahoney: I think, Mr. Chairman, this is evidence that the CNR can very readily give us in respect of all these contracts. Certainly with some of these people at least, payments were made to bonding companies of which they possibly have no direct knowledge themselves.

M. Guay (Lévis): Monsieur le président, je ne retire pas ma question, mais M. Mahoney a raison. En fait, c'était tout simplement pour laisser savoir au National-Canadien que cette question sera posée. S'ils viennent témoigner et qu'ils nous disent: nous ne les avons pas ici, cela va prendre trois semaines, un mois à nous les procurer, bien, je pense qu'avant que nous portions un jugement sur cette question-là, c'est très important de savoir de quel montant ont été lésés ceux qui prétendent l'avoir été?

Le président: Le secrétaire du Comité va le noter et en aviser les représentants du National-Canadien. Nous aurons ces renseignements lors de la réunion de jeudi.

● 2050

The Chairman: Do you have another question Mr. Mahoney?

Mr. Mahoney: No.

The Chairman: Are there any other questions, gentlemen? Mr. Portelance.

Mr. Portelance: Mr. Krywa, you mentioned that you work on sections 6, 7, 8 and 9. Would 6 and 7 be the same section as the Ginter Construction?

Mr. Krywa: That is correct. They did the dirt work on that portion.

[Interpretation]

M. Krywa: Est-ce que vous me demandez le montant total de notre contrat en général ou est-ce que vous me demandez cela pour mon contrat seulement?

Mr. Guay (Lévis): Yes, your contract.

M. Krywa: Je pense que notre prix total était dans les environs de \$272,000: est-ce que cela répond à votre question?

Mr. Guay (Lévis): That is the amount of the initial contract, but did you get more than that after the settlement?

M. Krywa: Nous avons touché toute la retenue, et autant que je sache. Je ne sais pas quel a été le montant du règlement total. Cela n'était pas entre nos mains, et c'est la meilleure réponse que je puisse vous donner.

M. Mahoney: Je pense que ce sont des détails qu'on nous pourrions obtenir du National-Canadien. Ils ont dû payer directement aux compagnies de garantie et ce qui a trait à plusieurs de ces personnes c'est la raison pour laquelle ils ignorent le montant en cause.

Mr. Guay (Lévis): Mr. Chairman, I do not withdraw my question, but Mr. Mahoney is right. In fact, it was simply to inform the CNR that this question will be asked. If they come and say that they do not have these figures on hand, and that it might take three weeks or a month to get them, well, I think it is very important before we take a decision on this question to know in what amount these people were injured.

The Chairman: The Clerk of the Committee will take note of this and inform the representatives of the Canadian National, and we will have this information at next Thursday's meeting.

Le président: Est-ce que vous avez d'autres questions, monsieur Mahoney?

M. Mahoney: Non.

Le président: D'autres questions, messieurs? Monsieur Portelance?

M. Portelance: Monsieur Krywa, vous avez dit que vous aviez travaillé sur les sections 6, 7, 8 et 9. Est-ce que six et sept sont les mêmes sections que celles de Ginter Construction?

M. Krywa: C'est juste. Ils ont fait le travail de terrassement à cet endroit.

[xte]

M. Portelance: Cet après-midi, le témoin de *Ginter Construction* nous disait que le terrain était accidenté dans les sections 6 et 7; êtes-vous d'accord avec lui?

Le président: Monsieur Portelance, je préférerais que votre question porte sur la portion de ses terrains à lui, plutôt que des terrains d'un autre.

M. Portelance: Oui. Voici. Ce sont deux sections où monsieur a eu à travailler, 6 et 7, il a fait 6, 7, 8 et 9.

M. Krywa: I think what Mr. Ginter meant was that they were rough with debris. When you are clearing a portion of a contract in the dead of winter in perhaps 40 to 50° below zero weather you can only expect that when you go to knock down a tree it is going to break in many thousands of little pieces, which is impossible to clean up to any great extent. This is one thing.

Another thing was that in our contract, as I stipulated to you gentlemen, we were not called upon to do any of the grubbing and stripping which is what this involves. The grubbing and the stripping involves kicking down the stumps which are above nine inches and stripping the dirt away for the contract. We were not required by our contract to do that, but in evidence the engineers demanded that we perform this work.

Le Chairman: Are there any other questions, gentlemen? This completes our questions, Mr. Krywa and I want to thank you for your evidence.

M. Krywa: Thank you.

Le Chairman: Gentlemen, this completes the hearing of the five companies. This Committee will adjourn on Thursday at 11:00 a.m.

M. Mahoney: Mr. Chairman, would it be reasonable to request the Clerk to obtain a copy of the standard form of contract being used by government departments today so that we may compare it to the CNR standard form of contract?

Le Chairman: Is that agreed?

Some hon. Members: Agreed.

M. Skoberg: Can we meet earlier on Thursday, Mr. Chairman?

Le Chairman: Eleven o'clock.

M. Skoberg: Not nine o'clock or 9:30?

[Interprétation]

Mr. Portelance: This afternoon the witness for Ginter Construction said that the ground was not level in sections 6 and 7. Do you agree with this?

The Chairman: Mr. Portelance, I would prefer it if your question dealt with his land rather than with that of someone else.

Mr. Portelance: Yes. These are two sections on which this gentlemen worked, sections 6 and 7, 8 and 9.

M. Krywa: Je pense que ce que M. Ginter a voulu dire, qu'il avait eu de la difficulté avec les débris. Lorsque l'on défriche un endroit l'hiver, et lorsque la température est d'une quarantaine de degrés sous zéro, les arbres cassent en mille morceaux quand on les descend, et c'est à peu près impossible à nettoyer complètement. C'est un point. Une autre chose c'est que, dans notre contrat, comme je vous l'ai expliqué, on ne nous demandait pas de faire le nettoyage. Le nettoyage comprend l'enlèvement des souches de plus de 9 pouces et l'enlèvement des débris. Notre contrat n'exigeait pas cela, mais les ingénieurs l'ont exigé de nous.

Le président: D'autres questions, messieurs?

Bien, cela termine le témoignage de M. Krywa. Je vous remercie beaucoup de votre contribution.

M. Krywa: Merci.

Le président: Messieurs, cela termine l'audience des cinq sociétés.

Nous levons la séance pour reprendre nos travaux jeudi à 11 heures.

M. Mahoney: Est-ce qu'on pourrait demander au greffier d'essayer d'obtenir aujourd'hui une copie de la formule standard de contrat en usage dans les différents ministères du gouvernement, afin que nous puissions la comparer à la formule standard du National-Canadien?

Le président: D'accord?

Des voix: D'accord.

M. Skoberg: Est-ce que nous pourrions nous réunir plus tôt jeudi, monsieur le président?

Le président: Onze heures. C'est à vous de décider.

M. Skoberg: Pourquoi pas 9 heures ou 9 heures trente?

[Text]

The Chairman: I am in your hands, but it makes a very long day from 9:00 a.m. until 10:00 p.m.

Mr. Crossman: Mr. Chairman, would it be possible to get the contract that the CNR is using today, if there is some difference from the contract used at the time that is in question?

The Chairman: That is what Mr. Mahoney just asked.

Mr. Crossman: He said the government contract.

Mr. Mahoney: I think there are three contracts: the old one which was filed as an exhibit here; we have asked for a copy of the CN's new contract; and we have also asked for a copy of the government departments' contract.

The Chairman: Would the Committee rather sit at 9:30 or 11 o'clock?

Some hon. Members: Eleven o'clock.

The Chairman: The Committee will sit at 11 o'clock in Room 307. Adjourned.

[Interpretation]

Le président: Je suis à votre disposition. Mais de 9:00 a.m. à 10:00 p.m. ça fait une bien longue journée.

M. Crossman: Est-ce que nous pourrions obtenir la formule qu'utilise le National-Canadien aujourd'hui pour la comparer avec celle qui était utilisée à ce moment-là?

Le président: C'est ce que M. Mahoney vient de demander.

M. Crossman: Il a parlé des contrats du gouvernement.

M. Mahoney: Je pense qu'il y a trois contrats en cause: le vieux contrat a été déposé comme pièce d'appui; nous voulons la copie du nouveau contrat du National-Canadien, et nous avons aussi demandé pour une copie du contrat des ministères du gouvernement.

Le président: Est-ce que vous voulez siéger à 9h.30 ou 11 heures?

Des voix: 11 heures.

Le président: Très bien. Alors, 11 heures, jeudi matin, chambre 307.

La séance est levée.

APPENDIX A-7

APPENDICE A-7

dated 23 April 1962

Le 23 avril 1962

LUCAS CONSTRUCTION LTD.

AND

CANADIAN NATIONAL RAILWAY COMPANY

LUCAS CONSTRUCTION LTD

et

LA COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER
NATIONAUX DU CANADA

CONTRACT

CONTRAT

K
Clearing, Grubbing, Grading and Installation of
Culverts - Proposed extension of Chisel Lake
Subdivision - between Chisel Lake and Stall
Lake, Manitoba.

Objet:
Défrichement, débroussaillage, nivellement et
installation de ponceaux - Prolongement projeté
de la subdivision du lac Chisel, entre le lac Chisel
et le lac Stall, au Manitoba.

REVISED DECEMBER, 1948

THIS INDENTURE made the twenty-third day of April

one thousand nine hundred and sixty-two

BETWEEN

LUCAS CONSTRUCTION LTD.

hereinafter called "the Contractor" of the FIRST PART

AND

CANADIAN NATIONAL RAILWAY COMPANY

hereinafter called "the Company" of the SECOND PART

WITNESSETH, that the said parties hereto hereby covenant and agree, each with the other, as follows:

Inter-pretation 1. In this Contract the word "work" or "works" shall, unless the context otherwise requires, mean the whole of the work and materials, matters and things required to be done, furnished and performed by the Contractor in or under this Contract. The word "Engineer" shall mean the Regional Chief Engineer of the Company (unless otherwise specified) or his duly authorized agents, limited by the particular duties respectively entrusted to them. The word "Contractor" or other words relative thereto, or of like import, shall mean and include, irrespective of gender or number, the party or parties of the first part as above designated or described, jointly and severally, and their and each of their executors, administrators, curators or successors; the word "Company" or other words relative thereto or of like import, shall mean and include the party of the second part, as above named, and its successors or assigns.

2. (a) A general description of the work is:—

Clearing, grubbing, grading and installation of culverts required for the construction of the proposed extension of the Chisel Lake Subdivision to Stall Lake, Manitoba, a distance of approximately 7.8 miles, all in accordance with plans referred to in Appendix "A" attached hereto, said plans are to

CONTRAT passé le vingt-troisième jour d'avril, mil neuf cent soixante et deux

ENTRE

LUCAS CONSTRUCTION LTD.

ci-après désigné «l'Entrepreneur» d'une part

ET

LA COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

ci-après désignée «la Compagnie» d'autre part

LE PRÉSENT CONTRAT FAIT FOI que lesdites parties conviennent, promettent et s'engagent par les présentes, l'une envers l'autre, ainsi qu'il suit:

Inter-prétation 1. Dans le présent contrat, à moins que le contexte ne s'y oppose, l'expression «ouvrage» ou «travaux» désigne tous les travaux, ouvrages et choses devant être faits et exécutés et les matériaux devant être fournis par l'Entrepreneur en vertu du présent contrat. L'expression «Ingénieur» désigne l'ingénieur en chef régional de la Compagnie (à moins que le contexte ne s'y oppose), ou ses mandataires dûment autorisés selon les fonctions particulières qui leur sont respectivement attribuées. L'expression «Entrepreneur» ou les autres termes s'y rapportant ou ayant la même portée, désignent et comprennent, indépendamment du genre ou du nombre, la partie ou les parties de première part désignées ou décrites ci-dessus, conjointement et solidairement, ainsi que leurs exécuteurs testamentaires, administrateurs, curateurs, successeurs ou ayants droit ou l'un quelconque d'entre eux; l'expression «Compagnie» ou les autres termes s'y rapportant ou ayant la même portée, désignent et comprennent la partie d'autre part, désignée ci-dessus, ainsi que ses successeurs ou ayants droit.

2. a) Voici une description générale des travaux à exécuter:—

Défrichement, débroussaillage, nivellement et installation de pontons requis pour la construction du prolongement projeté de la subdivision du lac Chisel jusqu'au lac Stall, au Manitoba, une distance d'environ 7.8 milles, l'ensemble en conformité des plans mentionnés dans l'Appendice «A»

be considered as part of this contract but are not annexed hereto because of their bulk; and in accordance with the Instructions to Bidders dated 23 February 1962, Specifications for Railway Construction dated 23 February 1962, and Form of Tender dated 27 March 1962, copies of which are attached hereto and form part hereof.

(b) The Contractor shall, at his own expense, provide all and every kind of labor, machinery, plant, tools, structures, roads, ways, materials, appliances, articles and things necessary for the due execution and completion of all of the work set out or referred to in the accepted tender, and in the specifications and instructions hereunto annexed, and in such special specifications as may be issued to govern the changes provided for in Clause 5 herein, or set out and referred to in the plans and drawings prepared and to be prepared for the purpose of the work, and shall forthwith commence the works, and diligently execute the respective portions thereof, and deliver the works, complete in every particular, to the Company on or before the dates following, viz.

6 October 1962

In the event of the Engineer so directing, the Contractor shall proceed with the work in such order as the Engineer shall specify; and the Contractor shall, at his own expense, commence by such date and complete within such periods of time as the Engineer may specify with respect thereto, such special portion or portions of the works as the Engineer may from time to time direct.

3. The works shall be constructed of the best materials of their several kinds, and carried on and completed in the best and most workmanlike manner, and in the manner required by, and in strict conformity with, the said specifications, special specifications, instructions to bidders and any other terms, conditions or stipulations attached hereto, and the plans and drawings relating thereto, and the working or detail drawings which may from time to time be furnished by the Company or the

ci-joint, lesdits plans devant être considérés comme partie intégrante du présent contrat, mais n'y étant pas annexés parce qu'ils sont trop volumineux; et en conformité des Instructions aux soumissionnaires datées du 23 février 1962, des Devis pour la construction de chemins de fer datés du 23 février 1962 et de la formule de soumission datée du 27 mars 1962, dont des exemplaires sont annexés aux présentes et en font partie.

b) L'Entrepreneur devra, à ses propres frais, fournir la main-d'œuvre de toute sorte, les machines, l'outillage, les outils, les structures, les routes, les matériaux, les instruments, les articles et les choses nécessaires à l'exécution et à l'achèvement appropriés de tous les travaux décrits ou mentionnés dans la soumission acceptée, et dans tout devis et instruction annexés aux présentes, et dans tout devis spécial qui peut être préparé à l'égard des modifications prévues à la clause 5 aux présentes, ou décrites et mentionnées dans les plans et dessins préparés et à préparer en vue de l'exécution des travaux, et l'Entrepreneur devra commencer sans délai les travaux et en exécuter avec diligence les différentes parties et il devra livrer à la Compagnie l'ouvrage achevé dans tous ses détails à la date suivante ou avant cette date:

le 6 octobre 1962

Advenant que l'Ingénieur l'ordonne, l'Entrepreneur exécutera les travaux dans l'ordre où l'Ingénieur l'indiquera; et l'Entrepreneur devra, à ses propres frais, commencer à telle ou telle date et parachever au cours des périodes que l'Ingénieur peut fixer à cet égard, cette partie ou ces parties spéciales des travaux que l'Ingénieur peut de temps à autre ordonner.

3. Les travaux seront exécutés avec les meilleurs matériaux de chaque espèce et ils seront accomplis parfaitement et selon les meilleures règles de l'art, de la manière requise et en stricte conformité desdits devis, des devis spéciaux, des Instructions aux soumissionnaires et de tous autres termes, conditions ou stipulations y annexés, et selon les plans et dessins d'exécution s'y rapportant, ainsi que des dessins de détail et d'exécution qui pourront être fournis de temps à autre par la Compagnie ou par l'In-

work to be done.

time or completion

completion of portions of work

quality.

specifications, etc., part of contract.

Travaux à exécuter

Date de parachevement

Parachevement des parties des travaux

Qualité

Devis, etc. font partie du contrat

Engineer, all to the complete satisfaction of the Engineer.

(a) The Contractor warrants that he has the right to use any patented devices or parts required in the construction of the work and agrees to indemnify the Company against any royalties, license fees or any other claims or demands by reason of the use thereof, whether or not any such devices or parts are specified by the Company or are used in the work by the Contractor without such specification.

Time deemed material.

4. Time shall be deemed to be of the essence of this Contract.

Alterations in work.

5. The Engineer may from time to time, before the final acceptance of the works, order in writing the abandonment of any part or parts of the work or any alterations, omissions or changes to be made which he may deem expedient in, or in respect of, the works, or the plan, character, quantity, quality, description, dimensions, location or position thereof, or any part or portions thereof, or in any materials or things connected therewith, or used or intended to be used therein, whether or not the compliance with such orders increases or diminishes the work to be done, or the materials or things to be provided, or the cost to the contractor of doing or providing the same; and the Engineer may also specify the time or times in which such orders shall in whole or in part be complied with. The decision of the Engineer on the question whether compliance with such orders increases or diminishes the cost of the work, shall be final and if, in the Engineer's opinion, such alteration makes any change in the cost of doing the work to the Contractor an equitable adjustment may be made by the Engineer.

Conditions precedent to payment.

As a condition precedent to payment in respect of such orders of the Engineer, the Contractor shall obtain from the Engineer and surrender to the Company upon payment:—

(a) The orders in writing of the Engineer.

(b) A Certificate in writing from the Engineer, fixing the prices and the amounts to be paid or deducted in respect thereof.

génieur, le tout à l'entière satisfaction de l'Ingénieur.

a) L'Entrepreneur garantit qu'il possède le droit d'utiliser tout dispositif ou pièce brevetés requis dans la construction de l'ouvrage et il s'engage à tenir la Compagnie indemne du paiement de toutes redevances, droits de licence ou toutes autres réclamations ou demandes découlant de leur utilisation, que ces dispositifs ou pièces soient spécifiés par la Compagnie ou qu'ils soient utilisés dans l'exécution de l'ouvrage par l'Entrepreneur en l'absence d'une telle spécification.

Temps est de l'essence

4. Le temps est de l'essence du présent contrat.

Modification de l'ouvrage

5. L'Ingénieur peut de temps à autre, avant l'acceptation définitive de l'ouvrage, ordonner par écrit d'abandonner la totalité ou une partie des travaux ou d'y apporter toute modification, omission ou changement qu'il peut juger opportuns d'apporter à l'ouvrage ou à l'égard de celui-ci, ou aux plans, nature, quantité, qualité, description, dimension, emplacement ou situation de l'ouvrage ou de l'une quelconque de ses parties ou aux matériaux ou choses qui s'y rapportent ou qui y sont ou doivent y être utilisés, que l'effet de cet ordre soit ou non d'augmenter ou de diminuer les travaux à exécuter ou la quantité des matériaux ou choses à fournir, ou le coût à l'Entrepreneur de l'exécution des travaux ou de la fourniture des matériaux; et l'Ingénieur pourra aussi spécifier les délais imparties pour l'observation de ces ordres, en totalité ou en partie. La décision de l'Ingénieur quant à la question de savoir si l'exécution de ces ordres augmente ou diminue le coût de l'ouvrage sera péremptoire et si, de l'avis de l'Ingénieur, une telle modification influe sur le coût à l'Entrepreneur de l'exécution de travaux, l'Ingénieur pourra effectuer un rajustement équitable.

Condition suspensive

Comme condition suspensive de son droit au paiement par suite de tels ordres émanant de l'Ingénieur, l'Entrepreneur devra obtenir de l'Ingénieur et remettre à la Compagnie lors du paiement:

a) Les ordres par écrit de l'Ingénieur.

b) Un certificat par écrit de l'Ingénieur établissant les prix et les montants devant être payés ou déduits à cet égard.

extra
work.

6. The Engineer may from time to time before the final acceptance of the works order in writing extra work to be done. The price for such work shall be determined by the Engineer who may either fix a unit price or a lump sum price, or may, if he so elects, provide that the price shall be determined by the actual cost, which will include additional costs for Surety Bond, Public Liability and Property Damage Insurance, Workmen's Compensation Insurance, Provincial Labour Tax and other costs of a like nature that may be imposed upon the Contractor by Dominion or Provincial laws, to which shall be added ten per cent. to cover general expense and superintendence, profits, contingencies, use of tools (other than contractor's plant), Contractor's risk and liability. If the Contractor shall perform any work or furnish any material which is not provided for in this Contract, or which was not authorized in writing by the Engineer, the Contractor shall receive no compensation for such work or material so furnished, and does hereby release and discharge the Company from any liability therefor.

All accounts for work or materials under this clause or under Clause 5 shall be presented in detail by the Contractor to the Engineer within fifteen days after the end of the month in which such work is performed, or partly performed, or materials provided. If the account is passed in whole or in part, the items passed shall be included in the Engineer's monthly certificates for the month in which such accounts were presented, that is, the month following the month in which such work is done. Any such accounts not presented within the period stipulated above shall be void.

As a condition precedent to payment in respect of such orders of the Engineer, the Contractor shall obtain from the Engineer and surrender to the Company upon payment:—

(a) The orders in writing of the Engineer.

(b) A certificate in writing from the Engineer fixing the prices and the amounts to be paid or deducted in respect thereof.

7. All changes, additions or extra work so ordered, shall fall within and be governed by the terms and conditions of this Contract, in

Travaux
supplé-
mentaires

6. L'Ingénieur peut, de temps à autre, avant l'acceptation définitive de l'ouvrage, ordonner par écrit l'exécution de travaux supplémentaires. Le prix de tels travaux sera établi par l'Ingénieur qui pourra soit fixer un prix unitaire soit un prix forfaitaire ou, s'il le juge à propos, stipuler que le prix se fondera sur le coût réel, lequel comprendra des frais supplémentaires pour cautionnement, assurance de responsabilité publique et de dommages aux biens, indemnité des accidents de travail, impôt provincial du travail et autres frais de nature semblable qui peuvent être imposés à l'Entrepreneur par les lois fédérales et provinciales, auxquels sera ajoutée la somme de 10 p. 100 pour acquitter les frais généraux et de surveillance, les bénéfices, les dépenses imprévues, l'utilisation des outils (autres que l'outillage de l'Entrepreneur), les risques et la responsabilité de l'Entrepreneur. Advenant que l'Entrepreneur accomplisse des travaux ou fournisse des matériaux non prévus au contrat ou qui n'ont pas été autorisés par écrit par l'Ingénieur, l'Entrepreneur ne touchera aucune indemnité à l'égard de ces travaux ainsi accomplis ou de ces matériaux ainsi fournis et, par les présentes, il libère et exonère la Compagnie de toute responsabilité à cet égard.

Tous les comptes pour travaux ou matériaux visés par la présente clause ou la clause 5 seront présentées en détail par l'Entrepreneur à l'Ingénieur en deça de quinze jours après la fin du mois au cours duquel l'ouvrage aura été exécuté en totalité ou en partie, ou les matériaux fournis. Si le compte est approuvé en totalité ou en partie, les articles ainsi approuvés seront inclus dans les certificats mensuels présentés par l'Ingénieur pour le mois au cours duquel ces comptes ont été présentés, c'est-à-dire le mois suivant le mois au cours duquel l'ouvrage a été exécuté. Tout compte non présenté au cours de la période stipulée ci-dessus sera nul.

Comme condition suspensive de son droit au paiement par suite de tels ordres émanant de l'Ingénieur, l'Entrepreneur devra obtenir de l'Ingénieur et remettre à la Compagnie, lors du paiement:

a) Les ordres par écrit de l'Ingénieur.

b) Un certificat par écrit de l'Ingénieur établissant les prix et les montants devant être payés ou déduits à cet égard.

7. Tous les travaux supplémentaires, modifications et additions ainsi ordonnés seront régis par les termes et conditions du

Engage-
ments
s'appli-
quantCove-
nants
verein

apply to
Extra
work.

like manner and to the same extent as the works contracted for.

aux tra-
vaux sup-
plémentaires

présent contrat, de la même manière et dans la même mesure que les ouvrages visés par le présent contrat.

Antici-
pated
Profits
no Claim.

8. If any change or deviation in or omission from the works be made by which the amount of work to be done or materials supplied shall be decreased, or if the whole or any portion of the works from whatever cause be dispensed with or abandoned, no compensation shall be claimable by the Contractor for any loss of anticipated profits in respect thereof.

Aucune
réclama-
tion pour
manque
à gagner

8. Si, par suite de modifications, de dérogation ou d'omission à l'égard de l'ouvrage, il y a diminution du travail à exécuter ou des matériaux à fournir, ou s'il y a omission ou abandon de la totalité ou d'une partie des travaux, l'Entrepreneur ne pourra réclamer aucune indemnité pour manque à gagner de ce chef.

Engi-
neer sole
judge
of work
or material.
His
certifi-
cate
con-
dition
pre-
cedent.

9. The Engineer shall be the sole judge of work and material in respect of both quantity and quality, and his decision on all questions in dispute with regard thereto shall be final, and no work under this Contract shall be deemed to have been performed nor materials nor other things provided, so as to entitle the Contractor to payment therefor, until the Engineer is satisfied therewith, and has issued to the Contractor his certificate in writing in respect thereof.

Ingé-
nieur seul
juge des
travaux
et des ma-
téri-
aux

Certifi-
cat de
l'Ingé-
nieur
consti-
tue con-
dition
essen-
tielle

9. L'Ingénieur sera le seul juge des travaux et des matériaux tant sous le rapport de la qualité que de la quantité, et sa décision sur toute question en litige à ce sujet sera péremptoire, et aucun ouvrage visé par le présent contrat ne sera censé avoir été exécuté ni aucun matériau ou autre chose sera censé avoir été fourni, de façon à donner à l'Entrepreneur droit à un paiement de ce chef jusqu'à ce que l'Ingénieur en soit satisfait et qu'il ait remis à l'Entrepreneur un certificat par écrit à cet égard.

Work
sub-
ject to
control
of En-
gineer.

10. The work shall, in every particular be under and subject to the control and supervision of the Engineer; and all orders, directions or instructions, at any time given by the Engineer with respect thereto, or concerning the conduct thereof, shall be by the Contractor promptly and efficiently obeyed, performed and complied with to the satisfaction of the Engineer.

Travaux
assujettis
à la sur-
veillance
de l'ingé-
nieur

10. Les travaux seront, à tous égards, assujettis à la direction et à la surveillance de l'Ingénieur; et tous les ordres, directives ou instructions donnés en n'importe quel temps par l'Ingénieur au sujet des travaux ou de leur exécution seront observés, suivis et promptement et efficacement exécutés par l'Entrepreneur, le tout à la satisfaction de l'Ingénieur.

Work cov-
ered by
sched-
ule of
prices.

11. The respective descriptions of work and materials, or portions of the works referred to in or covered by the individual items in the schedule of prices embodied in the tender annexed to this Contract, include not only the particular kinds of work or materials mentioned in the said items, but also all and every kind of work, labor, tools, plant, materials, equipment and things, whatsoever, necessary for the full execution, completion and delivery, ready for use, of such descriptions of work and materials, or of such respective portions of the works, in accordance with the said drawings and specifications and to the satisfaction of the Engineer. The said schedule as a whole is designed in the individual items to cover not only the particular description of works and materials mentioned therein, but also all and every kind of work, labor, tools, plant, material, equipment and things whatsoever

Travaux
couverts
par ba-
rème de
prix

Ce que
couvre le
barème

11. Les descriptions respectives des ouvrages et des matériaux ou de toute partie des ouvrages désignés, mentionnés ou visés dans tout item qui figure dans le barème de prix faisant partie de la soumission annexée au présent contrat, comprennent non seulement les espèces particulières d'ouvrages ou de matériaux mentionnés dans lesdits items, mais aussi les travaux, la main-d'œuvre, les outils, l'outillage, les matériaux, l'équipement et les choses de toutes sortes nécessaires à l'exécution entière, à l'achèvement à la livraison, prêts à être utilisés, des ouvrages et matériaux ainsi décrits, ou de parties respectives des ouvrages, conformément auxdits plans et devis, le tout à satisfaction de l'Ingénieur. Dans l'ensemble, ledit barème de prix, pour ce qui est des items particuliers, est destiné à couvrir non seulement les ouvrages et les matériaux décrits particulièrement et mentionnés au

What
is in-
cluded
herein.

necessary for the full execution, completion and delivery, finished and ready for use, of the entire work in the individual items as herein contracted for, in accordance with said drawings and specifications, and to the satisfaction of the Engineer; in case of dispute as to what work, labor, tools, plant, materials, equipment and things are included in the works contracted for, or in the said schedule, or any item thereof, the decision of the Engineer shall be final and conclusive.

representative
the
n-
actor.

12. A competent representative shall be kept on the ground by the Contractor during all working hours, to receive the orders of the Engineer, and should such representative be deemed by the Engineer incompetent or conduct himself improperly, he shall, on the request of the Engineer, be forthwith discharged, and another shall at once be appointed in his stead by the Contractor; such representative shall be considered as the lawful representative of the Contractor; and shall have full power to carry out all requisitions and instructions of the Engineer, but this clause shall not relieve the Contractor from the duty of personally superintending the work.

liquors.

13. The Contractor shall not bring nor permit to be brought anywhere on or near the works any spirituous or intoxicating liquor; and if any person employed on the works be, in the opinion of the Engineer, intemperate, disorderly, incompetent, wilfully negligent or dishonest in the performance of his duties, he shall, on the direction of the Engineer, be forthwith discharged, and the Contractor shall not employ, or permit to remain on the work any person who shall have been discharged for any of said causes.

defec-
work or
material.

14. Should the Contractor use or employ or intend to use or employ, in or about the works, any tools, plant, materials, equipment, or things which, in the opinion of the Engineer, are not in accordance with the provisions of this Contract or are for any reason unsuitable for the works, or should the Engineer consider that any work is for any reason improperly, defectively, or insufficiently executed or performed, the Engineer may order the Contractor to remove the same and to use and employ proper

Représentant
de l'Entrepreneur

barème, mais aussi tous travaux, main-d'œuvre, outils, outillage, matériaux, équipement et choses nécessaires à l'exécution entière, à l'achèvement et à la livraison de l'ouvrage au complet, prêt à être utilisé, y compris les item particuliers stipulés au présent contrat, en conformité desdits desins et devis, le tout à la satisfaction de l'Ingénieur. En tous cas de désaccord sur les travaux, la main-d'œuvre, les outils, l'outillage, les matériaux, l'équipement et les choses qui sont inclus ou compris dans les ouvrages faisant l'objet du contrat ou dans ledit barème, ou tout item d'iceux, la décision de l'Ingénieur sera définitive et péremptoire.

Spiritueux.

Négligence.

Ouvrages
ou matériaux
défectueux.

12. L'Entrepreneur aura sur les lieux un représentant compétent durant toutes les heures de travail pour recevoir les ordres de l'Ingénieur; advenant que l'Ingénieur juge ledit représentant incompetent ou estime qu'il se conduit d'une façon répréhensible, le représentant sera, à la requête de l'Ingénieur, congédié sur-le-champ et l'Entrepreneur devra en nommer un autre à sa place sans tarder. Ce représentant sera considéré comme le représentant légal de l'Entrepreneur et aura pleins pouvoirs pour remplir toutes les demandes et exécuter tous les ordres de l'Ingénieur; toutefois, la présente clause ne dégage pas l'Entrepreneur de l'obligation de surveiller personnellement les travaux.

13. L'Entrepreneur n'apportera ni ne permettra qu'on apporte à l'emplacement des travaux ou à proximité des spiritueux ou des boissons enivrantes; et si une personne employée sur le chantier est, de l'avis de l'Ingénieur, intempérante, désordonnée, incompetente, sciemment négligente ou malhonnête dans l'exécution de ses fonctions, elle sera, d'ordre de l'Ingénieur, immédiatement congédiée; l'Entrepreneur n'emploiera aucune personne qui aura ainsi été congédiée pour l'une ou l'autre desdites causes ni ne lui permettra de rester sur le chantier.

14. Si l'Entrepreneur emploie ou utilise ou se propose d'employer ou d'utiliser, sur le chantier ou dans le voisinage du chantier, des outils, de l'outillage, des matériaux, de l'équipement ou des choses qui, de l'avis de l'Ingénieur, ne sont pas conformes aux dispositions du présent contrat ou ne conviennent pas de quelque façon à l'ouvrage, ou si l'Ingénieur estime que pour n'importe quelle raison un ouvrage quelconque a été exécuté ou effectué d'une manière inappropriée,

May require removal or re-execution.

Non-compliance by Contractor.

tools, plant, materials, equipment, or things, or to properly re-execute and perform such work, as the case may be; should the Contractor not commence within twenty-four hours to carry out and comply with the said order or orders with all due diligence, the Engineer may at any time thereafter execute, or cause to be executed, the orders so given by him, and the Contractor shall, on demand, pay to the Company all costs, damages, and expenses incurred by the Engineer in respect thereof, or occasioned to the Company by reason of non-compliance by the Contractor with any such orders, or the Company may retain and deduct the amount of such costs, damages and expenses from any amounts then or thereafter payable to the Contractor.

Contractor's machinery, plant, etc.

Subject to a lien for purposes of works.

Effects of completion.

15. All machinery, tools, plant, materials, equipment and things, whatsoever, provided by the Contractor, or by the Engineer under the provisions of this Contract, and not rejected under the provisions of Clause 14, shall, from the time of their being so provided and until the final completion of the works, be subject to a lien in favor of the Company for all purposes incidental to the completion of the works, and the same shall on no account be taken away, or used or disposed of, except for the purpose of the said works, without the consent in writing of the Engineer. The Company shall not be answerable for any loss or damage, whatsoever, which may at any time happen to such machinery, tools, plant, materials, equipment or things, or by reason of any defects therein or in the manner of using the same. Upon the completion of the works and upon payment by the Contractor of all such moneys, loss, costs and damages, if any, as shall be due from him to the Company, or be chargeable against the Contractor under this Contract, such of the said machinery, tools, plant, materials, equipment and things, as shall not have been used and converted in the works, or disposed of by the Company under powers contained in this Contract shall, upon demand, be delivered to the Contractor in their then condition.

Ouvrage enlevé ou refait.

Inobservation par l'Entrepreneur.

Machines, outillage de l'Entrepreneur, etc.

Assujettis à un privilège aux fins des travaux.

Effet de l'achèvement.

défectueuse ou insuffisante, l'Ingénieur pourra ordonner à l'Entrepreneur d'enlever l'ouvrage en question et d'employer ou d'utiliser des outils, de l'outillage, des matériaux, de l'équipement ou des choses appropriées ou de refaire et de reprendre convenablement l'ouvrage, selon le cas. Si l'Entrepreneur ne se conforme pas à ses ordres dans un délai de vingt-quatre heures et avec toute la diligence possible, l'Ingénieur pourra en tout temps par la suite exécuter ou faire exécuter les ordres qu'il donnera et l'Entrepreneur devra, sur demande, payer à la Compagnie tous les frais dommages-intérêts et dépenses subis de fait par l'Ingénieur ou occasionnés à la Compagnie par suite de l'inexécution de ses ordres par l'Entrepreneur, ou la Compagnie pourra retenir et déduire le montant de ces frais, dommages-intérêts et dépenses de tous montants dus ou à devoir à l'Entrepreneur.

15. Toutes les machines, outils, outillage, matériaux, équipement ou choses fournies pour les travaux par l'Entrepreneur ou par l'Ingénieur en vertu des dispositions du présent contrat, et qui n'auront pas été refusés en vertu des dispositions de la clause 14, deviendront, à partir du moment de leur fourniture et seront jusqu'à l'achèvement complet desdits travaux, assujettis à un privilège en faveur de la Compagnie pour toutes fins ayant trait à l'achèvement des travaux, et ils ne pourront, pour aucune raison, être enlevés, utilisés ou liquidés, sauf pour les fins desdits travaux, sans le consentement par écrit de l'Ingénieur. La Compagnie ne pourra être tenue responsable des pertes ou avaries que pourraient subir tout temps ces machines, outils, outillage, matériaux, équipement ou choses, ou à la suite de toute défectuosité ou de la façon dont ils sont utilisés. A l'achèvement des travaux, et sur paiement par l'Entrepreneur des sommes d'argent, pertes, frais et dommages-intérêts, s'il y a lieu, qui seront dus par l'Entrepreneur à la Compagnie, ou seront à la charge de l'Entrepreneur aux termes du présent contrat, ceux desdits outils, machines, outillage, matériaux, équipement et choses qui n'auront pas été utilisés et incorporés dans les travaux pour lesquels la Compagnie n'aura pas disposé de son droit de propriété, en vertu des pouvoirs conférés par le présent contrat, seront, sur demande, livrés à l'Entrepreneur dans l'état où ils se trouvent alors.

suffi-
sient
work-
men,
plant,
etc.

work
it
pro-
ceeding
with
the
dis-
ci-
pline.

engi-
ner
may
provide
addi-
tional
Contractor's
expense.

pay-
ment
Contractor.

work
it
con-
sented
Contract.

16. If the Engineer shall at any time consider the number of workmen, quantity of machinery, tools, plant, equipment, or of proper materials or things, respectively employed or provided by the Contractor on or for the said works, to be insufficient for the advancement of such works, or any part thereof, towards the completion within the time limited in respect thereof, or that the works are, or some part thereof is, not being carried on with due diligence, the Engineer may, in writing, order the Contractor to employ or provide such additional workmen, machinery, tools, plant, materials or things as he may think necessary, and in case the Contractor shall not, within three days, or such other longer period as may be fixed by any such order, in all respects comply therewith, the Engineer may provide and employ such additional workmen, machinery, tools, plant, material, equipment and things respectively or employ a Sub-Contractor, or Sub-Contractors as he may think proper, and may pay such additional workmen such wages, and for such additional machinery, tools, plant, materials, equipment and things respectively and to such Sub-Contractor or Sub-Contractors such prices as he may think proper; and all such amounts so paid shall be repaid on demand by the Contractor, or the same may be retained and deducted out of any sum that may then or thereafter be due from the Company to the Contractor. The Contractor shall employ the additional Sub-Contractor, or Sub-Contractors, workmen, machinery, tools, plant, materials, equipment and things so provided and employed by the Engineer, in the diligent advancement of the works; the workmen so provided being thereafter exempt from discharge or removal by the Contractor without the consent and approval of the Engineer.

17. The Company may at any time, without payment therefor, send and employ on, in and about the works other contractors and workmen, with such machinery, tools, plant, equipment materials and things, as the Engineer may deem necessary to do any work not comprised in this Contract, and the Contractor shall afford to them all reasonable facilities to the satisfaction of the Engineer, for doing such work, the work of the Contractor being interfered with as little as the Engineer may deem practicable.

Travail-
leurs,
instal-
lations,
etc., en
nombre
insuf-
fisant

Travaux
ne se
pour-
suivent
pas avec
la dili-
gence
voulue

Possibi-
lité pour
l'ingé-
nieur de
pourvoir
à ce qui
manque
aux frais
de l'en-
trepre-
neur

Rem-
bourse-
ment par
l'entre-
preneur

Travaux
non pré-
vus au
contrat

16. Si l'ingénieur considère le nombre des travailleurs, la quantité des machines, des outils, des installations, du matériel, ou de tous matériaux ou objets appropriés, respectivement employés ou fournis par l'entrepreneur sur les lieux desdits travaux ou pour eux, comme insuffisants pour la réalisation complète ou partielle de ces travaux dans les délais impartis, ou s'il considère que les travaux, en tout ou en partie, ne sont pas exécutés avec la diligence voulue, l'ingénieur peut, par écrit, ordonner à l'entrepreneur d'employer ou de fournir les travailleurs, les machines, les outils, les installations, les matériaux ou les objets supplémentaires qu'il peut juger nécessaires, et au cas où l'entrepreneur manque, dans les trois jours, ou dans tout autre délai fixé par cet ordre, de se conformer à celui-ci en tout point, l'ingénieur peut à sa discrétion, fournir et employer respectivement les travailleurs, les machines, les outils, les installations, le matériel, les matériaux et les objets supplémentaires ou recourir aux services d'un ou plusieurs sous-traitants, et il peut payer à ces travailleurs supplémentaires les salaires, et pour les machines, les outils, les installations, le matériel, les matériaux et objets supplémentaires et pour ce ou ces sous-traitants, les prix qu'il peut juger appropriés; et toutes les sommes ainsi versées seront remboursées sur demande par l'entrepreneur, ou celui-ci peut se voir retenir et déduire toute somme susceptible d'être alors ou plus tard due par la compagnie à l'entrepreneur. L'entrepreneur emploiera le ou les sous-traitants, les travailleurs, les machines, les outils, les installations, le matériel, les matériaux et objets ainsi fournis et employés par l'ingénieur à l'avancement diligent des travaux, les travailleurs ainsi engagés ne pouvant pas être par la suite renvoyés ou retirés par l'entrepreneur sans le consentement et l'approbation de l'ingénieur.

17. La compagnie peut, à tout moment, sans aucun paiement pour cela, envoyer et employer sur les lieux des travaux ou à leur occasion, les sous-traitants et les travailleurs, avec les machines, les outils, les installations, le matériel, les matériaux et les objets que l'ingénieur peut juger nécessaires à l'accomplissement de n'importe quel travail non prévu au présent contrat, et l'entrepreneur leur offrira toute facilité raisonnable, au jugement de l'ingénieur, pour l'accomplissement de ces travaux, le travail de l'entrepreneur n'étant entravé qu'aussi peu que l'ingénieur le jugera possible.

The taking possession of the whole or any part of the works of the Contractor for such purpose shall not be deemed an acceptance by or on behalf of the Company of the whole or any portion of the works comprised in this Contract.

De-
fault
or
delay
by
Con-
tractor.

18. In case the Contractor makes default or delay in commencing, or in diligently executing any of the works or parts or portions thereof to be performed or that may be ordered, under this Contract, to the satisfaction of the Engineer, the Engineer may give a general notice in writing to the Contractor that he, the Contractor, has made such default, and should the Contractor during six (6) days (excluding Sundays) from the giving of such notice fail to remedy such default or delay to the satisfaction of the Engineer, or should the Contractor make default in completion of the works, or any portions thereof, within the time limited with respect thereto, in or under this Contract, or should the Contractor become insolvent, or abandon the work or any part thereof, or otherwise should fail to observe and perform any of the provisions of this Contract then, and in any of such cases, the Engineer may take all the work, or any portion or portions thereof, out of the Contractor's hands, and may employ such means as he may see fit to complete the works, or any such portion or portions thereof so taken over, or to partly complete or advance the same, and in such case the Contractor shall be chargeable with, and remain liable for, all loss and damages which may be suffered by the Company by reason of such default, or the non-completion by the Contractor of the works, and shall also be liable to the Company for the cost of doing any such work over and above the contract price therefor, and no objection or claim shall be made by the Contractor on account of the ultimate cost of the work so taken for any reason proving greater than, in the opinion of the Contractor, it should have been. All materials and things whatsoever, and all machinery, tools, plant and equipment and all licenses, powers and privileges, acquired, possessed or provided by the Contractor for the purposes of the works, or by the Engineer under the provisions of this Contract, shall be subject to a lien in favor of the Company for all purposes incidental to the completion of the works; and the Company may use, exercise and employ the same in such completion, and may sell, or otherwise dispose of, the

May
take
work
out of
the
Con-
tract-
or's
hands.

Ma-
terials,
etc.,
sub-
ject to
lien

Power
of
sale.

Manque
ou re-
tard de
l'entre-
preneur

Possibi-
lité de
retirer
des tra-
vaux à
l'entre-
preneur

Maté-
ri-
aux, etc.,
soumis à
privilège

La prise en charge, en tout ou en partie des travaux de l'entrepreneur à ces fins ne sera pas considérée comme une réception en tout ou en partie, par la compagnie ou en son nom, des travaux prévus au présent contrat.

18. Au cas où l'entrepreneur manque ou tarde à commencer, ou à exécuter avec diligence, tout ou partie des travaux à accomplir ou susceptibles d'être commandés aux termes du présent contrat, à la satisfaction de l'ingénieur, l'ingénieur peut faire tenir à l'entrepreneur une note écrite l'avertissant que lui, l'entrepreneur, a fait preuve de carence, et si l'entrepreneur, dans les six (6) jours (dimanches exclus) suivant la remise de cette note, manque à remédier à cette carence ou à ce retard, à la satisfaction de l'ingénieur, ou si l'entrepreneur manque à terminer tout ou partie des travaux, dans les délais impartis dans ou aux termes du contrat, ou si l'entrepreneur devient insolvable ou abandonne tout ou partie des travaux, ou manque de toute autre manière d'observer et d'exécuter l'une quelconque des dispositions du présent contrat, alors, et dans n'importe lequel de ces cas, l'ingénieur peut reprendre, en tout ou en partie, la responsabilité de ces travaux à l'entrepreneur, et peut recourir aux moyens qu'il juge les mieux adaptés à l'accomplissement des travaux, ou des tranches de travaux, ainsi repris, ou à leur achèvement ou avancement partiel, et dans ce cas, l'entrepreneur se redevable, et restera responsable, de toutes pertes et dégâts subis par la compagnie en fait de cette carence, ou du non-accomplissement de ces travaux par l'entrepreneur, et il sera également redevable à la compagnie des coûts d'exécution de ces travaux, au delà des prix mentionnés au contrat pour eux, et aucune objection ou réclamation sera présentée par l'entrepreneur quant au coût final des travaux ainsi repris, pour quelque raison que ce soit, et se révélant plus importants, de l'avis de l'entrepreneur, qu'il ne l'auraient dû. Tous les matériaux, objets, sans distinction, et tous les machines, outils, installations et matériel et tous les licences, pouvoirs et avantages, acquis, possédés ou fournis par l'entrepreneur pour les besoins des travaux, ou par l'ingénieur conformément aux dispositions du présent contrat, seront soumis à privilège en faveur de la compagnie pour toutes les fins tendant à l'accomplissement des travaux; et la compagnie peut utiliser, exercer et employer ces mêmes éléments pour cet accomplissement, et vendre, ou en faire tout autre usage, tout ou partie de ces matériaux, et

whole or any portion of such materials and things, machinery; tools, plant and equipment at forced sale prices, and may retain the proceeds of such sale or disposition and all other amounts then or thereafter payable by the Company to the Contractor under this Contract, on account of or in part satisfaction of any loss or damage which it may sustain or may have sustained by reason aforesaid.

Pouvoir de vente

Compensation des dégâts

19. Whenever in this Contract power or authority is given to the Company, or to the Engineer or to any person on behalf of the Company, to take any action consequent upon the insolvency of the Contractor, or upon other acts, defaults, neglects, delays, breaches, non-observance or non-performance by the Contractor in respect of the works, or any portion or details thereof, such powers or authorities may be exercised not only in the event of the happenings of such contingencies before the time limited in this Contract for the completion of the works, but also in the event of the same happening after the time so limited, in the case of the Contractor being permitted by the Engineer to further proceed with the execution of the works.

Pouvoir de prendre des mesures en cas de carence de l'entrepreneur

Possibilité d'exercer le pouvoir susmentionné après les délais

After the expiration of the time limited for the completion of the works or any part thereof, the Engineer shall be sole judge as to what additional time, if any, may be allowed to the Contractor for such completion, and his decision as to the reasonableness or sufficiency thereof for the purposes of completion shall be in writing and shall be final and binding upon the Contractor.

L'ingénieur est seul juge du caractère raisonnable des délais supplémentaires accordés

20. The Engineer may, in his discretion, by certificate in writing, at any time take over as completed any portion or portions of the work embraced in this Contract prior to the completion of the whole work. Until so taken over the Contractor shall be responsible for all loss or damage from whatever cause arising occasioned to the works or any unaccepted portions thereof, and shall at his own expense forthwith repair, restore and re-execute any unaccepted work that may be damaged, injured or destroyed. All work completed by the Contractor but not taken over under this clause shall be maintained by the Contractor at his expense, up to specification standard, until formally accepted in writing in pursuance of this clause.

Dégâts en cours de travaux

Entretien effectué par l'entrepreneur

jets, outils, machines, installations et matériel à des prix de vente forcés, et retenir le produit de ces ventes ou usage et tous les autres montants payables alors ou par la suite par la compagnie à l'entrepreneur aux termes du présent contrat, pour dédommagement total ou partiel de tous pertes ou dégâts qu'elle peut subir ou avoir subi pour les raisons précitées.

19. Chaque fois que dans le présent contrat pouvoir est donné à la compagnie, à l'ingénieur ou à tout représentant de la compagnie de prendre toute mesure qui s'impose devant l'insolvabilité de l'entrepreneur, ou devant toute autre action, carence, négligence, retards, manquements non-observation ou non-accomplissement par l'entrepreneur en ce qui concerne les travaux ou toute tranche d'iceux, ce pouvoir peut être exercé non seulement lorsque ces cas se produisent avant l'expiration du délai imparti par le présent contrat pour l'accomplissement des travaux, mais aussi lorsque ces cas se produisent après ce délai, quand l'entrepreneur est autorisé par l'ingénieur à poursuivre les travaux.

À l'expiration des délais impartis pour l'exécution de tout ou partie des travaux, l'ingénieur sera seul juge pour décider, s'il y a lieu, du délai supplémentaire à accorder à l'entrepreneur, et sa décision quant au caractère raisonnable ou suffisant pour l'exécution des travaux de ce délai supplémentaire sera établie par écrit et aura un caractère définitif et astreignant pour l'entrepreneur.

20. L'ingénieur peut, à son appréciation, par une attestation écrite, prendre en charge n'importe quelle tranche achevée des travaux prévus au présent contrat avant l'achèvement de l'ensemble des travaux. Tant que cette reprise n'aura pas eu lieu, l'entrepreneur sera responsable de tous pertes ou dégâts occasionnés, par quelque cause que ce soit, aux ouvrages ou ses parties refusées et se mettra incontinent, à ses propres frais, à réparer, restaurer et refaire tout ouvrage refusé qui aura été endommagé, abîmé ou détruit. Tout ouvrage achevé par l'entrepreneur mais non repris en charge conformément au présent article sera entre-tenu par l'entrepreneur à ses frais, conformément aux normes du cahier des charges, jusqu'à ce que cet ouvrage soit réceptionné par écrit, toujours conformément au présent article.

- Delays.** 21. The Contractor shall not have or make any demand, nor bring any action or suit against the Company for any damage which he may sustain by reason of any delay in the progress of the work.
- Retards** 21. L'entrepreneur ne formulera aucune exigence, ni n'intentera de poursuite contre la compagnie pour tout dommage encouru par lui en raison de retard dans l'avancement des travaux.
- Assignments, etc.** 22. The Contractor shall not, without the written consent of the Company, make any assignment of this Contract, or make any sub-contract, for the execution of any of the works hereby contracted for.
- Cessions, etc.** 22. L'entrepreneur ne fera, sans le consentement écrit de la compagnie, nulle cession du présent contrat, ni ne conclura de contrat de sous-traitance, pour l'exécution d'aucun des travaux objet du présent contrat.
- Materials and Supplies.** 23. Materials and articles produced or manufactured in Canada shall be used exclusively in the work covered by this Contract, provided that the same are obtainable in Canada and that the quality and cost f.o.b. the work are substantially equal to those obtainable outside of Canada.
- Matériaux et fournitures** 23. Seuls seront utilisés pour les travaux prévus dans le présent contrat les matériaux et articles produits ou fabriqués au Canada, pourvu que ces articles existent au Canada et que leur qualité et leur prix franco bord soient sensiblement égaux aux articles existant à l'étranger.
- Wages.** 24. The workmen and laborers employed by the Contractor on or about the work shall be paid such rates of wages as are generally accepted as current for competent workmen and laborers engaged in similar occupation in the district in which the work is being performed; and if there is no current rate in such district then a fair and reasonable rate.
- Salaires** 24. Les ouvriers et manœuvres employés par l'entrepreneur aux travaux en question seront payés aux taux de salaires considérés comme généralement en vigueur pour les ouvriers et manœuvres compétents occupant un emploi similaire dans le district où se font les travaux, et s'il n'y a pas de taux de salaires en vigueur dans ce district, à un taux juste et raisonnable.
- In the event of any dispute arising as to what is the current or fair and reasonable rate of wages for any work to be performed hereunder to which Section 247 of the Railway Act is applicable the question shall be determined by the Minister of Transport whose decision shall be final.
- Au cas où il y ait contestation quant au taux de salaire en vigueur ou juste et raisonnable applicable à l'un quelconque des travaux à effectuer aux termes des présentes et pour lequel l'article 247 de la Loi sur les chemins de fer s'applique, la question sera tranchée par le ministre des Transports dont la décision sera sans appel.
- Statutes and Regulations.** 25. The Contractor shall in all respects comply with all lawful statutes, laws and regulations applicable to the work and to persons employed on or in connection with the work, and shall promptly make all returns and pay all assessments required or levied by any Workmen's Compensation Board or other lawful authority in respect of the said work and persons employed on or in connection with the said work, and the Company may in its discretion withhold the payment of any sums due on the work until proof of such compliance and payment by the Contractor has been furnished by him to the satisfaction of the Engineer. Without limiting the foregoing the Contractor shall also comply with all orders which may be given by the Engineer with respect to the carrying out of the provisions of this Clause and shall at his own expense make adequate arrangements to the satisfaction of the
- Lois et règlements** 25. L'entrepreneur se conformera en tout point aux lois et règlements applicables aux travaux et personnes employés pour ces travaux ou à leur occasion, et fera promptement tous les remboursements requis et paiera toutes les taxes imposées par toute commission des accidents du travail, ou autre organisme officiel, pour lesdits travaux et personnes employées pour ces travaux à leur occasion, et la compagnie peut, à son appréciation, retenir le paiement de toute somme due sur les travaux jusqu'à ce que l'entrepreneur ait donné la preuve, à la satisfaction de l'ingénieur, de son observation des lois et règlements et de son paiement. Sans limiter la portée de ce qui précède, l'entrepreneur se conformera également à tous les ordres qui pourront lui être donnés par l'ingénieur quant à l'observation des dispositions du présent article et prendra à ses propres frais les arrangements voulus, à

Engineer for the medical and sanitary supervision of his employees and provide them with first aid and medical attention. Failure on the part of the Engineer to give any such directions shall not excuse the Contractor for any failure on the part of the Contractor to comply with all lawful statutes, laws and regulations above referred to.

The Contractor hereby undertakes and agrees to indemnify the Company from and against all liability under such lawful statutes, laws and regulations and in respect of all claims that may arise or be made against the Company at common law or otherwise by reason of injury or death of any employee or employees of the Contractor and/or Sub-Contractor employed on the work.

For the purposes of this Clause 25 any sums which may be charged by the Workmen's Compensation Board of the Province in which the works are to be executed against Canadian National Railways as an award of compensation in respect of any accident arising out of the work to any employee of the Contractor or to any Sub-Contractor, or to any employee of such Sub-Contractor, shall be deemed an award made against and paid by the Company and the Contractor shall pay to the Company on demand the amount of such award.

If called for in the instructions or specifications the contractor shall, before commencing work, effect and deliver to the Company at his own expense, a policy with an Insurance Company approved of by the Engineer, insuring the Contractor and the Company against risk of accident to his employees and/or any Sub-Contractor and/or the employees of such sub-contractor, arising out of and in the course of the work. Such policies shall provide for payment of any sums as may become due thereunder to the Contractor and the Company as their interests may appear.

26. The making of any final certificate or final payment shall not be taken in any manner to relieve the Contractor from liability, whether theretofore or thereafter incurred or arising, in respect of payments for Workmen's Compensation fees or awards, or in respect of the observance or performance of any other covenant or condition in this Contract not then fully performed, whether such covenant or condition be by way of indemnity to the Company

satisfaction de l'ingénieur, pour le contrôle médical et sanitaire de ses employés et leur fournira les premiers secours et les soins médicaux. Le fait que l'ingénieur manque à donner ce genre de directives n'excusera pas l'entrepreneur de toute carence de la part de l'entrepreneur quant à l'observation des lois et règlements mentionnés ci-dessus.

L'entrepreneur prend l'engagement et accepte par les présentes de décharger la compagnie de toute responsabilité aux termes des lois et règlements, et par rapport à toute réclamation faite contre la compagnie en vertu du droit coutumier ou autrement, en cas de blessure ou de mort d'un ou plusieurs employés de l'entrepreneur ou du sous-traitant, ou des deux, affectés à ces travaux.

Aux fins du présent article 25, toute somme dont le paiement est imposé par la commission des accidents du travail de la province où les travaux sont à exécuter aux Chemins de fer nationaux du Canada, à titre de compensation pour tout accident arrivé à l'occasion de ces travaux à tout employé de l'entrepreneur ou à tout sous-traitant, ou à tout employé de ce sous-traitant, sera considérée comme des dommages-intérêts payés par la compagnie et l'entrepreneur remboursera à la compagnie, sur demande, le montant de ces dommages-intérêts.

Si le cas est prévu dans les instructions ou dans le cahier des charges, l'entrepreneur, avant de commencer les travaux, établira et remettra à la compagnie, à ses propres frais, une police d'assurance approuvée par l'ingénieur, protégeant l'entrepreneur et la compagnie contre les risques d'accident courus par ses employés ou tout sous-traitant, ou les deux, ou les employés de ce sous-traitant, à cause et aux cours des travaux. Ces polices prévoiront le paiement de toute somme éventuellement due, conformément à leur libellé, à l'entrepreneur et à la compagnie, dans la mesure où leurs intérêts sont en jeu.

26. Aucune attestation finale ni aucun paiement final ne sera pris d'aucune façon pour dégager la responsabilité de l'entrepreneur, que le cas se produise avant ou après, quant au paiement des cotisations ou des dommages-intérêts au titre des accidents du travail, ou quant à l'observation ou à l'exécution de toute convention ou condition du présent contrat non alors entièrement exécutée, que cette convention ou condition porte sur l'indemnisation de la

Responsabilité non dégagée par une attestation finale

Fal C tific ce not tce lise frn li biy.

against liens, claims or liabilities of any nature, or otherwise howsoever.

Damages to persons or property.

27. The Contractor, his agents and all workmen and persons employed by him, or under his control, shall use due care that no person or property is injured and that no rights are infringed in the prosecution of the work, and the Contractor shall be solely responsible for all damages, by whomsoever claimable, in respect of any injury to persons or to lands, buildings, structures, fences, live stock, trees, crops, roads, ways, ditches, drains and water courses, whether natural or artificial, or property of whatever description, and in respect of any infringement of any right, privilege or easement whatever, occasioned in the carrying on of the works or any part thereof, or by any neglect, misfeasance or nonfeasance on the Contractor's part or on the part of any of his agents, workmen or persons employed by him or under his control, and shall, at his own expense, make such temporary provisions as may be necessary to ensure the avoidance of any such damage, injury or infringement and to prevent the interruption of or danger or menace to the traffic on any railway or any public or private road, and to secure to all persons and corporations the uninterrupted enjoyment of all their rights, in and during the performance of the said works; and the Contractor shall indemnify and save harmless the Company from and against all claims and demands, loss, costs, damages, actions, suits or other proceedings by whomsoever made, brought or prosecuted in any manner based upon, occasioned by or attributable to any such damage, injury or infringement. The Company may forthwith, after notice to the Contractor, pay or compromise any claims for such damages whether placed in suit or not, and may collect the amounts paid from the Contractor or deduct the same from any amounts then or thereafter due by the Company to the Contractor.

Contractor assumes liabilities.

Re Explosives Act.

28. The Contractor shall employ only experienced and competent men in the handling or use of explosives; and the Contractor and his servants and agents shall give all necessary instructions and take at all times all proper precautions for the protection of persons and property against loss, damage or injury in respect thereof, and shall fully comply with all the requirements

Dommages encourus par les personnes ou les biens

compagnie contre les privilèges, les réclamations ou les responsabilités de toute nature, ou de n'importe quelle autre façon.

27. L'entrepreneur, ses agents ou tous les travailleurs et personnes employés par lui, ou sous sa direction, veilleront méticuleusement à ce qu'il ne soit porté tort à aucune personne ni à aucun bien et qu'aucun droit ne soit lésé dans l'exécution des travaux, et l'entrepreneur sera unilatéralement responsable de tous dommages, dont réclamation pourra être demandée par qui que ce soit causés aux personnes ou aux terres, bâtiments, constructions, clôtures, cheptel arbrés, récoltes, routes, voies, fossés, drains et cours d'eau, de caractère naturel ou artificiel, ou à quelques biens que ce soit, ou à l'occasion de la violation de quelque droit, privilège ou servitude que ce soit, occasionnée lors de l'exécution des travaux ou de toute tranche d'iceux, ou par toute négligence, infraction ou omission de la part de l'entrepreneur ou d'un quelconque de ses agents, ouvriers ou de personnes employées par lui ou sous sa direction, et il prendra, à ses propres frais, toutes dispositions provisoires nécessaires pour éviter ces dommages, torts ou infractions et empêcher l'interruption de la circulation sur toute voie ferrée ou route publique ou privée, ou empêcher que cette circulation ne soit dangereuse ou menacée, et pour assurer à toutes personnes et sociétés la jouissance ininterrompue de tous leurs droits, lors et pendant l'exécution desdits travaux; et l'entrepreneur indemnifiera et dégagera de toute responsabilité la compagnie, à l'égard de tous réclamations, demandes, pertes, coûts, dommages, actions, poursuites et autres procès, de la part de qui que ce soit, sur quelque fondement que ce soit, occasionnés par quelque dommage, tort ou infraction que ce soit ou attribuables à ceux-ci. La compagnie peut incontinent après notification faite à l'entrepreneur procéder aux paiements ou conclure les compromis relatifs aux réclamations présentées, par voie de justice ou non, pour ces dommages, et récupérer les sommes déboursées auprès de l'entrepreneur ou les déduire de toute somme due alors ou par la suite à la compagnie à l'entrepreneur.

Loi sur les explosifs

28. L'entrepreneur n'engagera que des hommes expérimentés et compétents dans la manipulation ou l'utilisation des explosifs et l'entrepreneur et ses employés et agents donneront toutes les instructions nécessaires et prendront en permanence les précautions qui s'imposent pour la protection des personnes et des biens contre les pertes, dommages ou torts y relatifs, et se conformeront

of any law (including the Explosives Act) dealing in any manner with the handling or use of explosives. The Contractor undertakes to hold the Company harmless against all claims and demands whatsoever arising from any failure on the part of the Contractor, his servants or agents, to observe or perform the provisions of this clause.

Précautions
contre
le feu

29. The Contractor shall, at his own expense, take special precautions to prevent fires occurring in or about the works, and shall employ his own workmen, to the satisfaction and under the direction of the Engineer (when present) in extinguishing all such fires which may occur; and shall observe and comply with all laws in force, and all regulations or instructions made, or given from time to time, by the Engineer or other lawful authority, with respect to fires and the prevention and extinguishing of fires; and shall pay all wages and other outlay occasioned by reason of such laws, regulations and instructions.

Précautions
contre
le feu

pleinement à toutes les conditions de toute loi (y compris la Loi sur les explosifs) traitant de quelque façon que ce soit de la manipulation ou de l'utilisation des explosifs. L'entrepreneur s'engage à décharger la compagnie de toute responsabilité à l'égard de toutes réclamations ou exigences provoquées par le défaut d'observation ou d'exécution, par l'entrepreneur, ses employés ou agents, des dispositions du présent article.

29. L'entrepreneur prendra, à ses propres frais, les précautions particulières nécessaires pour prévenir les incendies sur les lieux des travaux ou à l'occasion de ceux-ci et emploiera ses propres ouvriers, à la satisfaction ou sous la direction de l'ingénieur, (au cas où celui-ci serait présent), à éteindre tout incendie susceptible d'éclater; et il observera et exécutera les dispositions de toute loi en vigueur, et de tous règlements établis, ou instructions données de temps à autre par l'ingénieur ou toute autre personne revêtue des pouvoirs juridiques nécessaires, en ce qui concerne les incendies et leur prévention et leur extinction; et il paiera tous les salaires et débours occasionnés par l'observation de ces lois, règlements et instructions.

Notice;
hy
gène.

30. Any notice, order or other communication given to the Contractor under the provisions of this Contract, shall be sufficiently given if delivered to the Contractor personally, or to his representative on the work, or to any person acting or purporting to be acting as such, or left at the Contractor's office, or mailed in any post office to the Contractor or such representative addressed to the address mentioned in this Contract, or to the Contractor's last known place of business or residence. Every notice or order shall be sufficient which expresses in general language and without detail, the matters required or communicated or which follows the general language of the clause or clauses of this Contract under which it is given, and no objection shall be taken to the form thereof.

Notifi-
cation;
façon
de la
donner

30. Toute notification, tout ordre ou toute autre communication donnée à l'entrepreneur en vertu des dispositions du présent contrat sera donnée dans de bonnes conditions si elle est remise à l'entrepreneur personnellement, à son représentant sur les lieux des travaux ou à toute personne agissant ou se présentant comme tel, ou si elle est laissée au bureau de l'entrepreneur, ou expédiée de n'importe quel bureau de poste à l'entrepreneur ou à ce représentant à l'adresse indiquée dans le présent contrat, ou au dernier lieu de travail ou de résidence connu de l'entrepreneur. Tout ordre ou notification sera donnée dans de bonnes conditions si elle exprime en langage courant et sans détails ce qui est demandé ou communiqué ou si elle suit le langage courant de l'article ou des articles du présent contrat, en vertu duquel elle est donnée, et aucune objection ne pourra être formulée contre sa forme.

Pai-
ments.

31. The Company covenants with the Contractor, that the Contractor having in all respects complied with the provisions of this Contract, will be paid for and in respect of the works the price or the various prices set out in the schedule of prices embodied in the accepted tender of the Contractor hereby annexed; and any other sums of money properly payable under the terms hereof.

Pai-
ments

31. La compagnie convient avec l'entrepreneur que l'entrepreneur, une fois qu'il se sera conformé en tous points aux dispositions du présent contrat, sera payé pour les travaux au ou aux prix établis dans le barème incorporé dans la soumission, présentée par l'entrepreneur, qui a été acceptée, barème figurant en annexe, et recevra toute autre somme d'argent normalement payable aux termes des présentes.

The Contractor shall pay all taxes imposed by competent taxing authorities.

Monthly estimates.

10 per cent. Draw-back.

Conditions precedent to payment.

Engineer certifying value for progress payments may disregard schedule or fixed prices.

Out-standing claims for labor, etc.

32. Subject to the provisions of Clauses 25, 26 and 34 hereof, cash payments equal to about ninety per cent. of the value of the work done, approximately estimated from progress estimates and computed at the applicable schedule prices, or the prices fixed with respect thereto, as the case may be under the provisions of this Contract, will be made to the Contractor monthly, on the written certificate of the Engineer stating that the work for, or on account of which the certificate is granted, has been done, and stating the value of such work computed as above mentioned; and the said certificate shall be a condition precedent to the right of the Contractor to be paid the said ninety percent, or any part thereof. The remaining ten per cent, may be retained until the final completion of the whole work to the satisfaction of the Engineer, and subject to the provisions of Clauses 25, 26 and 34 hereof, will be paid within three months after such completion. The written certificate of the Engineer certifying to the final completion of the said works to his satisfaction, shall be a condition precedent to the right of the Contractor to receive or to be paid the said remaining ten per cent, or any part thereof.

33. Where portions of the work to which schedule prices are applicable, or for which prices are fixed by the Engineer hereunder, are not in the opinion of the Engineer sufficiently finished, or of sufficient value to justify payment therefor at the full schedule, or fixed prices, the Engineer may from time to time disregard such schedule or fixed prices and may estimate the proportionate value payable in respect of such work, and issue a certificate accordingly. The Contractor shall only be entitled to ninety per cent. of such estimated proportionate value as stated in such certificate, and shall not be paid the ninety per cent. of the full schedule or fixed prices until the completion of such portions of work to the satisfaction of the Engineer, and the issue of his certificate to that effect.

34. Before making payment upon any progress or final estimate the Company may require the Contractor to satisfy the Engineer, or other authorized representative of the Company, that all claims against the

Évaluations mensuelles

Retenue de 10 p. 100

Conditions du paiement

Ingénieur qui certifie la valeur des paiements provisoires peut ignorer les prix de liste ou les prix fixés.

Dettes en cours relativement à la main-d'œuvre, etc.

L'Entrepreneur paiera toutes taxes imposées par les autorités compétentes.

32. Sous réserve des dispositions des articles 25, 26 et 34 du présent contrat, les paiements en espèces, équivalents à environ 90 p. 100 de la valeur du travail accompli déterminés de façon approximative d'après les évaluations provisoires et calculés d'après les prix de liste applicables ou les prix fixés cet égard, selon ce qui est prévu dans les dispositions du présent contrat, seront versés à l'entrepreneur mensuellement, sur présentation du certificat écrit de l'ingénieur déclarant que le travail pour lequel ou sujet duquel le certificat est accordé, a été accompli, et donnant la valeur de ce travail établie comme il est dit plus haut; et le certificat sera la condition à laquelle sera assujéti le droit de l'entrepreneur à recevoir en paiement 90 p. 100 ou toute partie de pourcentage du travail accompli. Le 10 p. 100 qui reste peut être retenu jusqu'à l'achèvement complet de tout l'ouvrage à la satisfaction de l'ingénieur et, sous réserve des dispositions des articles 25, 26 et 34 du présent contrat, sera versé dans les trois mois qui suivront l'achèvement des travaux. Le certificat écrit de l'ingénieur confirmant l'achèvement total des travaux à sa satisfaction sera la condition à laquelle l'entrepreneur aura le droit de recevoir ou de toucher ce dix p. 100 résiduel ou tout pourcentage.

33. Lorsque certaines parties du travail auxquelles s'appliquent les prix de liste pour lesquelles l'ingénieur a fixé les prix vertu du présent contrat ne sont pas suffisamment achevées, de l'avis de l'ingénieur ou ne comportent pas une valeur suffisante pour justifier paiement des prix de liste des prix fixés intégraux, l'ingénieur peut de temps à autre ignorer telle liste de prix tels prix fixés et déterminer la valeur proportionnelle payable pour ledit travail émettre un certificat en conséquence. L'entrepreneur n'aura droit qu'à 90 p. 100 de la valeur proportionnelle estimée et exposée dans ledit certificat et ne touchera 90 p. 100 des prix de liste ou des prix fixés intégraux qu'après l'achèvement desdites parties du travail à la satisfaction de l'ingénieur l'émission de son certificat à cet effet.

34. Avant de verser un paiement d'après une évaluation progressive ou définie quelconque, la Compagnie peut exiger que l'entrepreneur prouve à l'ingénieur ou à tout autre représentant autorisé de la Compagnie que toutes les dettes exigibles de l'entrepreneur ou de tout sous-traitant relativement à la main-d'œuvre, aux équipes

om-
any
ay
ith-
old
ay-
ent.

pay
ontrac-
or in
instal-
ents.

pay
e
aims.

spec-
on

books.

stop-
el.

Contractor or any Sub-Contractor for labor, teams, plant, materials or things employed, hired or supplied upon or for the works have been paid or satisfied, or, if any such claims are found to exist, may pay such sum and the Contractor shall repay the same within two days, or the Company may at its option withhold from such estimate payments sufficient amounts to satisfy the same, or may pay to the Contractor the amount due under such estimate in instalments, giving to the Contractor from time to time such sums as it deems sufficient to meet such claims and withholding the balance until the same are satisfied, or may pay all or any of such claims, rendering to the Contractor the balance due under such estimate after deducting the payments so made. The Contractor's payrolls, time books, and other books of account, and vouchers, invoices and statements, shall be open for inspection and extract by the authorized representative of the Company, who shall be assisted in every possible way by the Contractor, to enable such representative to ascertain, as far as possible, the exact sums remaining unpaid. The Contractor shall be estopped from denying the accuracy or correctness of any payments made by the Company under this Contract.

ork to
free
om
ns.

35. Before making any payment on any progress or final estimate the Company may require the Contractor to satisfy the Engineer, or other authorized representative of the Company, that all work performed and materials supplied and all structures built, for which payment is being made are free and clear from all liens, under any statute or law, for work, labor, materials or otherwise; the Contractor shall indemnify and hold harmless the Company from and against any and all such liens arising in or about the works.

aims
ider
ogress
rtific-
ates.

36. It is intended that every allowance to which the Contractor is fairly entitled will be embraced in the Engineer's monthly certificates; but should the Contractor at any time have claims of any description which he considers are not included in the progress

Compa-
gnie
peut
retenir
paie-
ment.
ou
payer
l'entre-
preneur
en dif-
férents
verse-
ments.
ou
payer
les
dettes.

Inspec-
tion
des
livres.

Empê-
che-
ment
de nier.

Travail
libre de
toute
servitude.

travail, aux installations, aux matériaux ou à tout matériel employé, loué ou fourni au fur et à mesure du travail ou pour le travail ont été payées ou liquidées ou, si pareilles dettes existent, peut verser cette somme à charge pour l'entrepreneur de rembourser ladite somme dans un délai de deux jours ou peut, si elle le juge à propos, retenir sur ces paiements fondés sur une évaluation des montants suffisants pour payer ces dettes, ou peut verser à l'entrepreneur la somme due au titre de cette évaluation en différents paiements, consentant à l'entrepreneur de temps à autre les sommes qu'elle juge suffisantes pour payer ces dettes, et retenant la balance jusqu'à ce que lesdites dettes soient liquidées, ou peut payer la totalité ou une partie de ces dettes, remettant à l'entrepreneur le reste qui lui revient selon cette évaluation, après déduction des paiements ainsi faits. Les listes de paye, les registres de travail et les autres livres de comptabilité, pièces justificatives, factures et états de compte de l'entrepreneur pourront être inspectés et retirés par le représentant autorisé de la Compagnie qui sera secondé du mieux qu'il le pourra par l'entrepreneur, de façon à permettre audit représentant de s'assurer, autant que possible, des sommes exactes qui n'ont pas encore été payées. L'entrepreneur ne peut nier l'exactitude ni la conformité de tous paiements faits par la Compagnie en vertu du présent contrat.

35. Avant de faire quelque paiement que ce soit à l'égard de toute évaluation provisoire ou définitive, la Compagnie peut exiger que l'entrepreneur prouve à l'ingénieur, ou à tout autre représentant autorisé de la Compagnie, que tout le travail accompli ainsi que les matériaux fournis et toutes les structures construites, pour lesquels paiement est fait, sont libres de toute servitude, en vertu de tout statut ou loi, quant au travail, à la main-d'œuvre, aux matériaux ou autres détails; l'entrepreneur garantira la Compagnie contre quelque servitude et toute servitude résultant des travaux ou relatifs à ceux-ci et la mettra à couvert de pareille servitude.

Réclama-
tions en
vertu des
certificats
provisoi-
res

36. Il est entendu que toute allocation à laquelle a légitimement droit l'entrepreneur sera comprise dans les certificats mensuels de l'ingénieur; mais au cas où l'entrepreneur doit faire à un moment donné des réclamations dont la description, selon lui, n'est pas comprise dans les certificats provisoires, pareilles réclamations doivent être présentées par écrit à l'ingénieur dans les trente jours qui suivent la date à laquelle lui a été remis le certificat où, à son avis, les éléments

Limitation of time for the presentation of claims.

certificates, such claims must be made in writing to the Engineer within thirty days after the date of the delivery to him of the certificate from which he considers the items of such claims to have been omitted, but in no case beyond the period of sixty days from the date of the practical completion of the portion of the work to which such claims apply. And in default of the presentation of such claims within the time or times so limited such claims shall be absolutely barred.

Claims, evidence of accuracy.

The Contractor, in presenting claims of the kind referred to in this Clause must accompany them with satisfactory evidence of their accuracy, and the reason why he thinks they should be allowed.

Progress estimates not binding.

37. The progress estimates and progress certificates shall not in any respect be taken as binding upon the Engineer, or as final estimates, or as fixing final amounts or quantities, but they are to be subject to the revision of the Engineer, in making up his final certificate, and they shall not in any respect be taken as an acceptance of the work or release of the Contractor from responsibility in respect thereof. No estimates or certificates given or payments made under this Contract, except the final payment, shall be conclusive evidence of the performance of this Contract, either wholly or in part, nor be construed to be an acceptance of defective work or improper material.

Evidence.

Acceptance.

Security deposit.

Description.

38. The Contractor hereby and herewith deposits with and delivers to the Company Contract Bond No. 01-1-4128M of the Western Surety Company, in the amount of Four Hundred and Thirty-Two Thousand Four Hundred and Fifty-Four - 50/100 (\$432,454.50) Dollars upon the express understanding that the same shall be held and retained by the Company as security for the due and faithful performance, observance and fulfilment by the Contractor of all the covenants, provisions, agreements, conditions and reservations, in this Contract contained, on the part of the Contractor to be observed, performed and complied with.

Délai fixé pour la présentation de réclamations.

de ces réclamations ont été omis, mais dans aucun cas au-delà de soixante jours après la date de l'achèvement pratique de la part du travail à laquelle ces réclamations s'appliquent. Et à défaut de présentation de pareilles réclamations dans les délais ainsi fixés, lesdites réclamations ne seront absolument pas admissibles.

Réclamations, preuve d'exactitude.

L'entrepreneur, en présentant les réclamations du genre dont il est question dans la présente clause doit joindre à celles-ci une preuve satisfaisante de leur exactitude et raison pour laquelle celles-ci, à son avis, doivent être acceptées.

Évaluations provisoires ne lient pas.

37. Les évaluations provisoires et les certificats provisoires ne seront d'aucune façon censées lier l'ingénieur, ou tenues pour des évaluations définitives ou considérées comme fixant des sommes ou des quantités définitives, mais elles sont assujetties à la révision de l'ingénieur quand il établit son certificat définitif, et ne seront d'aucune façon censées indiquer que le travail a été accepté ou que l'entrepreneur est exonéré de toute responsabilité à leur sujet. Aucune évaluation et aucun certificat donné ou paiements faits en vertu du présent contrat, sauf le paiement définitif, ne constitueront une preuve concluante de l'exécution du présent contrat, que ce soit dans sa totalité ou en partie, ni ne seront interprétés comme une acceptation d'un travail défectueux ou d'un matériau inapproprié.

Preuve

Acceptation

Dépôt de valeurs

Description

38. L'entrepreneur par les présentes dépose auprès de la Compagnie et lui remet un Bon de contrat n° 01-1-4128M de la *Western Surety Company*, au montant de quatre cent trente-deux mille quatre cent cinquante-quatre dollars et cinquante cent (\$432,454.50), étant expressément entendu que ladite garantie sera tenue et conservée par la Compagnie à titre de cautionnement pour l'exécution appropriée et fidèle, l'observance et l'exécution par l'entrepreneur de toutes ententes, stipulations, accords, conditions et réserves contenus dans le présent contrat, que l'entrepreneur doit observer, exécuter et respecter.

repa-
ment of
security
deposit.

interest
in
security
deposit.

39. Upon the due and faithful performance, observance and fulfilment by the Contractor of all and every the terms, provisions, covenants, agreements, conditions and reservations hereinbefore contained, on the part of the Contractor to be observed, performed and complied with, the Contractor shall be entitled to be repaid or to receive again the Bond so deposited, and should the Contractor have deposited interest bearing securities, marked cheque or money under the provisions of Clause 38 hereof such securities, cheque or money together with so much interest upon such securities or money as the Company may, during its retention or possession of the same, actually receive by reason thereof shall be returned or repaid to the Contractor; it being however understood that the Company shall not be under any obligation to cause any money to be placed at interest, or to earn, or to endeavour to earn, interest thereon.

forfeit
of
security.
work.

40. In the event of any breach, default or nonperformance being made or suffered by the Contractor, in, or in respect of any of the terms or conditions, covenants, provisions, agreements, or restrictions herein contained, which on the part of the said Contractor should be observed, performed or complied with, the Company may at its option, if an indemnity bond has been deposited under the terms of Clause 38 hereof enforce said bond or if securities, marked cheque or money have been deposited then such securities, cheque or money and interest thereon, if any, so delivered to or deposited with the Company, or by it received in respect thereof, may, at the Company's option if the Company suffers loss thereby (of which the Company shall be the sole judge) be forfeited to the Company.

om-
any
suspend
work.

41. The Company may, from time to time, delay or suspend operation under this Contract, either upon the whole of the works, or at any particular point or points. Should any such delay or suspension, in the opinion of the Engineer, unreasonably limit the time for the completion of the works, the Engineer may allow such additional limit as to him may seem sufficient, in extension of such time for completion; but no such delay, or suspension shall vitiate this Contract, or any part hereof, or any security or obligation for the performance hereof, nor shall the Contractor be entitled to make any claim for damages by reason

Rembour-
sement
du
dépôt
de
valeurs.

Intérêt
sur les
dépôts
de valeurs

Revendi-
cation
des
valeurs

La com-
pagnie
peut
suspendre
les
travaux.

39. Moyennant accomplissement, observation et exécution appropriés et fidèles, de la part de l'entrepreneur, de la totalité et de chacun des termes, dispositions, ententes, accords, conditions et réserves prévus dans le présent contrat, que doit observer, accomplir et respecter l'entrepreneur, l'entrepreneur pourra se faire rembourser ou recevoir le bon déposé à cette fin et au cas où l'entrepreneur a déposé des valeurs portant intérêt, un chèque visé ou de l'argent, en vertu des dispositions de l'article 38 du présent contrat, ces valeurs, ce chèque ou cet argent, ainsi que le montant d'intérêt sur ces valeurs ou sur cet argent que la Compagnie peut, au cours du dépôt ou de la possession desdites valeurs ou dudit argent, recevoir réellement à leur sujet, seront retournés ou remboursés à l'entrepreneur, étant entendu que la Compagnie ne sera aucunement tenue de placer quelque argent que ce soit pour retirer de l'intérêt ni de retirer ou d'essayer de retirer de l'intérêt à leur égard.

40. En cas de manquement, omission ou inexécution attribuables à l'entrepreneur ou subis par lui, en ce qui a trait ou relativement à quelque condition, entente, stipulation, accord, ou restriction prévue dans le présent contrat, qu'il incombe à l'entrepreneur d'observer, d'accomplir ou de respecter, la Compagnie peut, si elle le juge à propos et si un cautionnement a été déposé en vertu des dispositions de l'article 38 du présent contrat, revendiquer ledit cautionnement ou si les valeurs, le chèque visé ou l'argent ont été déposés, ces valeurs, ce chèque ou cet argent et l'intérêt de ces valeurs, de ce chèque ou de cet argent, s'il en est, ainsi remis ou déposé auprès de la Compagnie ou reçu par elle au sujet desdites valeurs, dudit chèque et dudit argent, pourront, au gré de la Compagnie, si cette dernière pâtit de ce manquement, de cette omission ou de cette inexécution (ce dont la Compagnie demeurera seule juge) lui être cédés.

41. La Compagnie peut, de temps à autre, retarder ou suspendre les travaux en vertu du présent contrat, sur la totalité des travaux ou un point ou des points particuliers. Au cas où pareil retard ou pareille suspension, de l'avis de l'ingénieur, limite de façon déraisonnable le délai de l'achèvement des travaux, l'ingénieur peut allouer tout délai supplémentaire qu'il juge suffisant, au-delà de la date du délai de l'achèvement; mais aucun délai, et aucune suspension ne peut entacher de nullité le présent contrat ou toute partie dudit contrat, ou toute garantie ou obligation pour l'exécution dudit contrat, et l'entrepreneur ne peut réclamer les domma-

Com-
pensation to
Contractor
for
delay.

thereof. Upon the termination of such delay, or suspension, or the removal of the cause thereof, or upon the Contractor receiving notice from the Engineer requiring him to resume the work, he shall at once resume operations and diligently carry on the same.

The Company shall have the right at any time, for reasons which appear good to it, to annul this Contract upon giving notice in writing to the Contractor signed by any vice-president, in which event the Contractor shall be entitled to the full amount of the estimate for the work done by him under the terms and conditions of this Contract up to the time of such annulment, including the retained percentage. The Contractor shall be reimbursed by the Company for such expenditures as in the judgment of the Engineer are not otherwise compensated for, and as are required in preparing for and moving to and from the work; the intent being that an equitable settlement shall be made with the Contractor.

In case of annulment of this Contract before completion from any cause whatever, the Contractor, if notified to do so by the Engineer, shall promptly remove any part or all of his equipment and supplies from the property of the Company, failing which the Company shall have the right to remove such equipment and supplies at the expense of the Contractor.

Implied Contracts negative.

42. No implied Contract of any kind whatsoever, by or on behalf of the Company shall arise or be implied from anything in this Contract contained, nor from any position or situation of the parties at any time, it being clearly understood that the express covenants and agreements herein contained made by the Company, shall be the only covenants and agreements upon which any rights against the Company may be founded.

Orders by Engineer's Agent.

43. All orders, directions, instructions or notices to be given or powers exercised by the Engineer, under any Clause in this Contract, may be given or exercised by a duly and expressly authorized agent of the Engineer, or of the Company; provided that no certificate involving the acceptance on behalf of the Company of any work whatsoever, shall be valid or binding on the Company, unless signed by the Engineer personally.

Extension of time.

44. Any extension of time that may be granted to the Contractor, shall be so granted, and accepted without prejudice to

ges qu'il subit à la suite de pareil retard ou suspension. Une fois le retard ou la suspension terminée, ou la cause de ceux-ci supprimée, ou dès réception de la part de l'entrepreneur d'un avis de l'ingénieur l'enjoignant de reprendre les travaux, l'entrepreneur doit reprendre les travaux sur-le-champ et les poursuivre diligemment.

La Compagnie a le droit, en tout temps pour bon lui semblera, d'annuler le présent contrat après avis par écrit remis à l'entrepreneur et signé par un vice-président quelconque, en quel cas l'entrepreneur a droit à la totalité de la valeur estimative du travail accompli par lui en vertu des conditions du présent contrat au moment de ladite annulation, y compris le pourcentage retenu. L'entrepreneur sera remboursé par la Compagnie de toutes dépenses qui de l'avis de l'ingénieur non autrement compensées et nécessitées par les préparatifs et les déplacements en direction et en provenance du lieu de travail; il est voulu par là qu'un règlement juste soit conclu avec l'entrepreneur.

Au cas où le présent contrat était annulé avant l'achèvement des travaux, quelle que soit la cause de cette annulation, l'entrepreneur, si l'ingénieur l'en avise, doit promptement enlever toute partie ou la totalité de son équipement et de ses fournitures de propriété de la Compagnie, à défaut de quoi la Compagnie aura le droit d'enlever parti équipement et pareilles fournitures aux frais de l'entrepreneur.

Aucun contrat tacite valide

42. Aucun contrat tacite de quelque sorte, fait par la Compagnie ou en son nom ne peut découler ni être déduit des articles du présent contrat, ni des positions ou situations des parties à un moment donné, car il est bien reconnu que les ententes et accords exprès prévus au présent contrat faits par la Compagnie sont les seuls accords et ententes sur lesquels peuvent être fondés tous droits sur la Compagnie.

Ordres de l'agent de l'ingénieur

43. Tous ordres, toutes directives, toutes instructions, tous avis peuvent être donnés ou tous pouvoirs exercés par un agent dûment et expressément autorisé de l'ingénieur, ou de la Compagnie; et aucun certificat portant sur l'acceptation, au nom de la Compagnie, de toute partie du travail, sera valide ou liera la Compagnie à moins qu'il ne porte la signature de l'ingénieur lui-même.

Prolongation de temps

44. Toute prolongation de temps susceptible d'être accordée à l'entrepreneur sera ainsi accordée et acceptée sans préjudice

any rights of the Company whatsoever, under this Contract, and no assent thereto on the part of the Contractor shall be necessary.

It is understood that if the work is completed within the period of any extension or extensions allowed by the Engineer in writing under the provisions of Clause 19 hereof the Contractor shall not be subject to the forfeiture provided for by Clause 40 hereof but nothing herein contained shall otherwise relieve the Contractor from responsibility for default under this Contract.

45. No condoning, excusing, or overlooking by the Company, or by any person acting on its behalf, on previous occasions, of breaches or defaults similar to that for which any action is taken, or power exercised, or forfeiture is claimed or enforced against the Contractor, shall be taken to operate as a waiver of any provisions of this Contract, nor to defeat, affect or prejudice in any particular the rights of the Company hereunder.

46. The Contractor declares that in tendering for the works and in entering into this Contract he has either investigated for himself the character of the work and all local conditions that might affect his tender or his acceptance of the work, or that not having so investigated, he is willing to assume and does hereby assume all risk of conditions arising or developing in the course of the work which might or could make the work, or any times thereof, more expensive in character, or more onerous to fulfil, than was contemplated or known when the tender was made or the Contract signed. The Contractor also declares that he did not and does not rely upon information furnished by any method, whatsoever, by the Company or its officers or employees, being aware that any information from such sources was and is approximate and speculative only, and was not in any manner warranted or guaranteed by the Company.

47. That no materials, plant, equipment or men required in the performance of the work shall be carried by truck, water or air, save as hereinafter in this Clause provided. Wherever possible all such materials, plant, equipment, and men shall be routed and shall be carried at full tariff rates (unless otherwise provided) over the Railways and Steamship Lines comprising what is known as the Canadian National Railways, which

droits de la Compagnie, quels qu'ils soient, en vertu du présent contrat, et aucun assentiment de la part de l'entrepreneur n'est nécessaire à cet égard.

Il est entendu que si le travail est terminé pendant la période de prolongation ou de prolongations accordées par l'ingénieur par écrit, en vertu des dispositions de l'article 19 du présent contrat, l'entrepreneur ne sera pas assujéti à la confiscation prévue à l'article 40 du présent contrat, mais rien dans le présent article ne peut autrement soustraire l'entrepreneur à la responsabilité de manquements en vertu du présent contrat.

Aucun droit de renonciation valide

45. Aucun pardon, aucune excuse, aucun oubli de la part de la Compagnie ou de toute personne ayant agi au nom de cette dernière en des occasions antérieures, à l'égard de manquements ou d'omissions de nature à faire l'objet de poursuites, ou pour lesquels des pouvoirs sont exercés ou un dédit réclamé ou mis à exécution contre l'entrepreneur, ne sera censé être une renonciation des dispositions du présent contrat ni faire outrage, toucher ou porter préjudice de quelque façon que ce soit aux droits de la Compagnie en vertu du présent contrat.

Information de l'entrepreneur. L'entrepreneur fait enquête sur toutes les conditions du travail avant l'exécution du contrat.

46. L'entrepreneur déclare qu'avant de faire son offre pour les travaux et de conclure le présent contrat, il a examiné lui-même la nature du travail et toutes les conditions locales susceptibles d'influer sur son offre ou son acceptation du travail, ou que n'ayant pas fait telle enquête, il est prêt à assumer et par les présentes assume tous les risques des conditions résultant ou se produisant au cours du travail et qui pourraient ou peuvent rendre le travail ou toute partie de celui-ci plus dispendieuse de caractère ou plus onéreuse à faire que prévu ou connu au moment où l'offre a été faite ou le contrat signé. L'entrepreneur déclare aussi qu'il ne s'est pas fié et ne se fie pas aux renseignements fournis par quelque méthode que ce soit par la Compagnie ou ses représentants ou employés, sachant que tout renseignement provenant de ces sources n'ont été et ne sont qu'approximatifs et aléatoires, et ne sont d'aucune façon attestés ou garantis par la Compagnie.

Acheminement

47. Les matériaux, les installations, l'équipement ou la main-d'œuvre requis pour l'exécution du travail ne peuvent être transportés par camion, par eau ou par air, sauf dans les cas ci-après prévus par les Compagnies de chemin de fer et de navigation comprenant ce qui est désigné sous le nom des Chemins de fer nationaux du Canada qui, pour les besoins du présent article, entre autres, comprendront le *Grand Trunk*

for the purpose of the Clause shall, among others, include the Grand Trunk Western Railroad Company, the Central Vermont Railway Inc., the Niagara, St. Catharines & Toronto Railway, and the Canada Atlantic Transit Company. No such materials, plant, equipment, or men shall be routed or carried otherwise than in accordance with the foregoing unless in each case express permission in writing is given therefor by the Engineer or persons designated by him. If the originating point of shipment is other than a point on the Canadian National Railways the Contractor shall so route the materials, plant and men that the Canadian National Railways will receive them at the nearest interchange point to the point of origin, and shipments originating in foreign countries shall be routed in accordance with routing instructions which shall be obtained from the Engineer or persons designated by him.

Security
for
Sub-
Contracts.

48. The Contractor will obtain and deliver to the Company contract security for each sub-contract in the form of a surety bond of a guarantee or indemnity company, approved by the Company and having an office in Canada, preferably in the Province of Manitoba, such bonds are to be in the form and terms satisfactory to the Company, and in an amount equal to 100% of the estimated price of the sub-contract. These bonds will provide as one of the conditions of the obligation the payment of all claims against the sub-contractor for labour, plant, materials or things employed, hired or supplied upon or for the works referred to in the sub-contract. The Company shall be named as one of the Obligees in each of the said bonds.

IN WITNESS WHEREOF this agreement has been duly executed by the parties.

SIGNED, SEALED and
DELIVERED by the
Contractor in the
presence of

Paul St.?

LUCAS CONSTRUCTION
LTD.

J.J. Lucas

President

Hazel V. Lucas

Secretary

SIGNED, SEALED and
DELIVERED by the
Company in the
presence of

CANADIAN NATIONAL
RAILWAY COMPANY

D. Gordon

Vice-President

J. M. Young

Assistant Secretary

Western Railroad Company, le Centre Vermont Railway Inc., le Niagara, le S. Catharines & Toronto Railway et le Canada Atlantic Transit Company. Nul matériel, installations, équipement ou personnel ne seront dirigés ou transportés autrement que par les moyens ci-dessus mentionnés sauf dans chaque cas, avec la permission expresse par écrit de l'ingénieur ou des personnes désignées par lui à cet effet.

Si le lieu d'origine pour l'expédition est situé ailleurs que sur un point de la ligne des chemins de fer nationaux, l'entrepreneur acheminera les matériaux, l'outillage et les hommes de façon que le CN les reçoive au point d'échange le plus près du lieu d'origine, et toute expédition provenant de pays étrangers sera acheminée en conformité des instructions données par l'ingénieur ou toute personne désignée par lui.

Garantie
pour les
sous-con-
trats.

48. L'Entrepreneur obtiendra et livrera à la Compagnie une garantie contractuelle pour chaque sous-contrat, sous forme d'un cautionnement émis par une compagnie de garantie ou d'indemnité, approuvée par la Compagnie et ayant un bureau d'affaires à Canada, préférablement dans la province de Manitoba. Ces cautionnements doivent être de forme et de conditions satisfaisantes pour la Compagnie et d'un montant équivalent à 100 p. 100 du coût estimatif du sous-contrat. Ces cautionnements prévoient, parmi les conditions, l'obligation de payer toutes les réclamations contre le sous-entrepreneur pour la main-d'œuvre, l'outillage, les matériaux ou choses employées ou fournies à pied-d'œuvre ou à l'égal des travaux mentionnés dans le sous-contrat. La Compagnie sera nommée comme obligataire dans chacun desdits cautionnements.

EN FOI DE QUOI les parties ont apposé leur signature aux présentes

SIGNÉ, SCÉLLÉ ET LIVRÉ

LUCAS CONSTRUCTION LIMITED

par l'Entrepreneur en présence de

(signature)

Président

CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

SIGNÉ, SCÉLLÉ ET LIVRÉ

(signature)

Vice-président

par la Compagnie en présence de

(signature)

Secrétaire adjoint

Appendix "A"

The following plans are a part of this Contract; the attachment or annexation thereof hereto, because of their bulk, being accordingly dispensed with.

Plans:

- a) Location Map - Scale 1" = 400' - dated revised February 23, 1962.
- b) Location Profile - dated February 23, 1962.
- c) Sectional Drawing showing widths and slopes of embankments.
- d) Diagram to accompany specifications for Extra Haul.

Dated May 12th 1962

Copies of all the above listed plans the contractor acknowledges to have received prior to the execution thereof.

LUCAS CONSTRUCTION LTD.

(Signed) J. J. Lucas

(Signed) Hazel N. Lucas

The complete set of the above plans are on file in the Regional Chief Engineer's Office at Winnipeg, Manitoba.

(Signed) B. Chappell

Regional Chief Engineer

APPENDICE «A»

Les plans suivants font partie du présent contrat, mais comme ils sont très volumineux, nous nous dispensons de les annexer ici.

Plans:

- a) Carte d'emplacement - Échelle 1" = 400' datée révisée le 23 février 1962.
- b) Profil de l'emplacement - daté du 23 février 1962.
- c) Dessin (coupe) montrant les largeurs et les pentes des remblais.
- d) Diagramme pour accompagner le devis du transport supplémentaire.

Daté le 12 mai 1962

L'Entrepreneur accuse réception de copies des plans susmentionnés avant la signature du contrat.

LUCAS CONSTRUCTION LTD.

(signature)

(signature)

Une série complète des plans susmentionnés est conservée au bureau de l'Ingénieur régional en chef, à Winnipeg (Man.).

(signature)

L'Ingénieur régional en chef

CANADIAN NATIONAL RAILWAYS
Prairie Region

CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA
Région des Prairies

Proposed Extention of the Chisel Lake Subdivision to Stall Lake, Manitoba – Approximately 7.8 Miles

Prolongement projeté de la subdivision du lac Chisel jusqu'au lac Stall, Manitoba – Environ 7.8 milles

INSTRUCTIONS TO BIDDERS

INSTRUCTIONS AUX SOUMISSIONNAIRES

re

Au sujet

Clearing, grubbing, grading and installation of culverts.

du déblaiement, du défrichement, de l'aménagement de pentes et de l'installation de ponceaux

Office of Regional Chief Engineer,
Winnipeg, Manitoba.
23 February 1962.

Bureau de l'Ingénieur régional en chef
Winnipeg (Man.)
le 23 février 1962

CANADIAN NATIONAL RAILWAYS
Prairie Region

CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA
Région des Prairies

Proposed Extension of the Chisel Lake Subdivision to Stall Lake, Manitoba – Approximately 7.8 Miles

Prolongement projeté de la subdivision du lac Chisel jusqu'au lac Stall, Manitoba—Environ 7.8 milles

INSTRUCTIONS TO BIDDERS

INSTRUCTIONS AUX SOUMISSIONNAIRE

Tenders
Re-
quested

1. Tenders are requested for the clearing, grading, etc., and installation of culverts, required for the construction, to the complete satisfaction of the Engineer, of the proposed extension of the Chisel Lake Subdivision to Stall Lake, Manitoba, a distance of approximately 7.8 miles.

Appel
d'offres

1. Appel d'offres pour le déblaiement, l'aménagement de pentes, etc., et l'installation de ponceaux, requis pour la construction, à l'entière satisfaction de l'Ingénieur, du prolongement projeté de la subdivision du lac Chisel jusqu'au lac Stall, Manitoba; soit une distance d'environ 7.8 milles.

General

2. Right-of-way, in general, to be cleared to a width of one hundred (100) feet and increased where necessary.

Généralités

2. L'emprise, de façon générale, sera déblayée à une largeur de cent (100) pieds et davantage, au besoin.

Embankments shall be constructed with materials hauled from excavations, borrow pits and ditches within the right-of-way, all subject to the approval of the Engineer.

Les remblais seront aménagés avec des matériaux transportés à partir des excavations, des chambres d'emprunt et des fossés situés dans l'emprise et, au besoin, de fouilles choisies ailleurs que sur l'emprise, tout sous réserve de l'approbation de l'Ingénieur.

Culverts to be corrugated iron pipes or structural steel pipes.

Work to be done in accordance with the accompanying map, profile and specifications, etc., as listed hereunder:-

Map - scale 1" x 400' - dated Revised February 23, 1962.

(b) Location Profile - dated February 23, 1962.

Scales:- Horizontal 1"=400' Scales:- Vertical 1"=20'

(c) Contract Form 3849 - dated Revised December 1948.

(d) Specifications for Railway Construction - dated February 23 1962.

3. The Contractor should examine conditions on the ground in order to make an appreciation of the character of the work and all local conditions that might affect his tender or acceptance of the work. Snow is deep; it is necessary to use snowshoes to walk along the surveyed location line.

4. Tenders will be received until 2:00 o'clock, Central Standard Time, in the afternoon of Mar 28 1962

5. All tenders shall be enclosed in a sealed envelope addressed to:-

Mr. B. Chappell,
Regional Chief Engineer,
Canadian National Railways,
Room 460, Union Station,
Winnipeg, Manitoba.

and marked:-

"Tender on clearing, grading, culverts, etc., proposed extension of the Chisel Lake Subdivision to Stall Lake, Manitoba."

Tenders to receive consideration must be submitted on the forms supplied by the Railway for the specified work. Tenders submitted on other than the forms supplied by the Railway shall not be considered bona fide, and shall be immediately and formally rejected in writing, and deposit cheque returned.

Les ponceaux seront constitués de tuyaux de fer ondulé ou d'acier de construction.

Les travaux seront exécutés en conformité de la carte, du profil et du devis etc. suivants, dont voici la liste:

a) carte d'emplacement - échelle 1"=400' - datée révisée le 23 février 1962.

b) profil de l'emplacement - daté du 23 février 1962.

Échelles: horizontale 1"=400' verticale 1"=20'

c) formule de contrat 3819 - datée révisée décembre 1948.

d) devis pour la construction de chemins de fer - daté le 23 février 1962.

L'Entrepreneur visitera et inspectera l'emplacement

3. L'Entrepreneur devra examiner l'état du terrain afin de bien comprendre la nature des travaux et toutes les conditions locales qui pourraient influencer sur sa soumission ou l'acceptation des travaux. La neige est profonde; il est nécessaire de chausser des raquettes pour marcher le long de la ligne d'emplacement arpentée.

Délai pour la réception des soumissions

4. Les soumissions seront reçues jusqu'à deux heures, heure normale centrale, durant l'après-midi du 28 mars 1962.

Formule de soumission

5. Toutes les soumissions devront être cachetées dans une enveloppe scellée, adressée à

Monsieur B. Chappel Ingénieur en chef régional Chemins de fer nationaux du Canada Pièce 460, Gare Union Winnipeg (Man.)

et portant la mention:

«soumission pour le déblaiement, l'aménagement de pentes, etc., pour le prolongement projeté de la subdivision du lac Chisel jusqu'au lac Stall (Man.)»

Les soumissions, pour qu'elles soient prises en considération, doivent être présentées sur les formules fournies par le CN pour les travaux stipulés. Les soumissions présentées sur d'autres formules que celles fournies par le CN ne seront pas considérées comme étant de bonne foi et seront immédiatement et formellement rejetées par écrit, et le chèque de dépôt sera renvoyé au soumissionnaire.

Schedule
of Price

6. Unit price shall be given in the column "Unit Price"; the corresponding extension shall be given in the column "Amount".

Liste
des
prix

6. Le prix unitaire sera inscrit dans la colonne «prix unitaire»; le total correspondant sera inscrit dans la colonne «montant».

No lump sum tenders will be considered.

Les soumissions à prix forfaitaire ne seront pas prises en considération.

Certified
Cheque

7. A tender must be accompanied by a certified cheque drawn on a chartered bank in Canada in favour of Canadian National Railway Company for five (5) per cent of the total amount of the tender; bid bonds are not acceptable.

Chèque
certifié

7. Toute soumission doit être accompagnée d'un chèque certifié tiré sur une banque à charte du Canada au nom de la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada et d'un montant égal à cinq (5) p. 100 du montant total de la soumission. Le cautionnement de soumission ne sont pas acceptables.

Security
Required

8. It is a condition of the acceptance of tender, whether so expressed in the acceptance or not, that the tenderer shall within eight days from notification of acceptance, and as a guarantee of the due fulfilment of all the provisions of the contract, furnish the Company with contract security.

Garantie
requis

8. Pour que la soumission soit acceptée, que la chose soit mentionnée dans l'acceptation ou non, il faut que le soumissionnaire, dans les huit jours qui suivront l'avis de l'acceptation, et comme garantie de la bonne exécution de toutes les stipulations du contrat, fournisse à la Compagnie une garantie de contrat.

Such security is to be deposited with the Company within the time specified, otherwise the Company shall have the right to retain the amount of the deposit as liquidated damages and to rescind the award.

Cette garantie doit être déposée à la Compagnie dans le délai fixé; autrement, la Compagnie aura le droit de retenir le montant du dépôt comme dommages liquidés et d'annuler l'adjudication.

The term "Contract Security" shall mean one of the following:—

L'expression «garantie de contrat» signifie:

(a) A certified cheque drawn on a chartered bank in Canada and made payable to Canadian National Railway Company in an amount equal to ten (10) per cent of the estimated contract price for contracts up to \$250,000.00. For contracts over \$250,000.00, the amount shall be ten (10) per cent on \$250,000.00 plus five (5) per cent on the remainder.

a) un chèque certifié tiré sur une banque à charte du Canada et payable à la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada, d'un montant égal à dix (10) p. 100 du prix contractuel estimatif pour les contrats allant jusqu'à \$250,000. Pour les contrats de plus de \$250,000, le montant sera de dix (10) p. 100 de \$250,000 plus cinq (5) p. 100 du reste.

(b) Bonds in an amount as set out in (a) above, provided such bonds are of or guaranteed by the Government of Canada; are payable to bearer or, if registered, are accompanied by a written instrument of transfer, duly executed by the registered holder, whose signature shall be guaranteed by a chartered bank or financial institution satisfactory to the Company; and, if coupon bonds, have attached thereto all coupons unmatured at the time the bonds are delivered to the Company. Coupons maturing during the retention of the security by the Company shall be returned to the tenderer upon written request.

b) Des cautionnements du montant énuméré à a) ci-dessus, pourvu que ces cautionnements soient émis ou garantis par le gouvernement du Canada. Ils doivent être payables au porteur ou, s'ils sont enregistrés, ils doivent être accompagnés d'un instrument de transfert écrit, dûment signé par le détenteur enregistré, dont la signature sera garantie par une banque à charte ou une maison de finance acceptable à la Compagnie. S'il s'agit d'obligations à coupons, tous les coupons non échus le jour où les obligations seront livrées à la Compagnie devront y être annexés. Les coupons arrivant à échéance pendant que la Compagnie détient la garantie seront remis au soumissionnaire sur demande par écrit.

(c) A Surety Bond of a Guarantee or Indemnity Company, approved by the Railway Company and having an office in Canada, preferably in the province in which the contract will be performed, provided that such bonds are in form and terms satisfactory to the Company, and in an amount equal to fifty (50) per cent of the estimated contract price or such additional amount as the Engineer may determine up to one hundred (100) per cent.

Upon satisfactory completion of the contract and the passing of the final estimate, such security shall be returned to the successful tenderer.

c) Un cautionnement de sécurité émis par une compagnie de garantie ou d'indemnité, approuvée par le CN et ayant un bureau d'affaires au Canada, préférablement dans la province où le contrat sera exécuté, pourvu que ce cautionnement soit selon une formule et des termes acceptables à la Compagnie et d'un montant égal à cinquante (50) p. 100 du prix contractuel estimatif ou de tout autre montant majoré que l'Ingénieur pourra déterminer jusqu'à concurrence de cent (100) p. 100. Lorsque le contrat aura été achevé de façon satisfaisante et que l'estimation définitive aura été présentée, cette garantie sera remise à l'adjudicataire.

9. Before the award of the Contract, any bidder may be required to show, to the satisfaction of the Engineer, that he has or can obtain the necessary and proper personnel, equipment, tools, facilities and means, and that he has the experience, ability and financial resources to perform the work in a satisfactory manner, within the time specified.

Aptitudes de l'entrepreneur à exécuter les travaux

9. Avant l'adjudication du contrat, tout soumissionnaire peut être tenu de montrer, à la satisfaction de l'Ingénieur, qu'il possède ou peut obtenir le personnel, l'équipement, les outils, les installations et les moyens nécessaires et appropriés pour la bonne exécution des travaux dans le délai stipulé.

10. The deposit cheque of the successful tenderer shall be returned to him after he has furnished the Company with the security required, reference Clause 8.

Remise des chèques de dépôt

10. Le chèque de dépôt de l'adjudicataire lui sera remis après qu'il aura fourni à la Compagnie la garantie requise, mentionnée à la clause 8.

Deposit cheques will be returned to the unsuccessful tenderers immediately after a decision has been made as to the award of the contract.

Les chèques de dépôt des autres soumissionnaires leur seront remis dès qu'on aura pris une décision au sujet de l'adjudication du contrat.

11. The lowest or any tender not necessarily accepted.

Aucune soumission nécessairement acceptée

11. On n'acceptera pas nécessairement la plus basse ni aucune des soumissions.

12. Immediately following notification of acceptance of his tender, the successful bidder will be required to become a party to Contract Form 3819.

Contrat

12. Immédiatement après avoir été avisé de l'acceptation de sa soumission, l'adjudicataire sera tenu de devenir une partie de la formule de contrat 3819.

13. See Specifications—Clause 19.

Classements et unité de paiement
Délai d'achèvement

13. Voir le devis—clause 19.

14. Upon award of a contract, work shall be commenced without delay from the Chisel Lake end of this job and proceed progressively to Stall Lake. All to be completed on or before 6th October 1962.

14. Dès l'adjudication du contrat, les travaux seront commencés sans délai depuis le lac Chisel et ils avanceront progressivement jusqu'au lac Stall. Tous les travaux doivent être achevés le ou avant le 6 octobre 1962.

15. The Company will supply all corrugated iron pipe culverts or structural steel pipes. These materials will be delivered in railway cars or in stockpiles on the ground at Chisel Lake.

La Compagnie fournira les matériaux pour les ponceaux

15. La Compagnie fournira tous les ponceaux en tuyaux de fer ondulé ou d'acier de construction. Ces matériaux seront livrés dans des wagons de chemin de fer ou seront entreposés sur le terrain au lac Chisel.

Contractor to Haul Culvert Pipes

16. The Contractor shall haul to the site, and build complete in the work, all materials for culverts. The distribution to be determined by the Engineer, having in mind efficient handling and as short and easy a haul as possible.

L'Entrepreneur transportera les tuyaux pour les pontons

16. L'Entrepreneur transportera à pied-d'œuvre et incorporera dans l'ouvrage tous les matériaux requis pour les pontons. La distribution des matériaux sera déterminée par l'Ingénieur, compte tenu de la manutention efficace et du plus petit itinéraire possible pour le transport.

Transportation

17. When travelling on the Canadian National Railways, the Contractor, his officers and employees, shall pay the regular tariff rates for transportation. All materials, plant, tools, supplies, etc., required for these works and furnished by the Contractor, shall be subject to the regular commercial rates. Free or reduced transportation of any kind whatsoever cannot be allowed.

Transport

17. Lorsqu'ils voyageront par les Chemins de fer nationaux du Canada, l'Entrepreneur ses agents ou employés paieront le tarif régulier du transport. Tous les matériaux, l'outillage, les outils, les approvisionnements, etc., requis pour les travaux et fournis par l'Entrepreneur seront assujettis au tarif commercial régulier. On n'accordera pas de transport gratuit ou réduit.

Routing

18. The attention of the Bidder is drawn to Clause 47 of the Contract Form 3819.

Itinéraire

18. Nous attirons l'attention du soumissionnaire sur la clause 47 de la formule de contrat 3819.

Demurrage and Other Penalties

19. Railway Company cars upon which shipments of equipment and material have been made by the Contractor or by the Company to the Contractor will be subject to the usual demurrage regulations, which will be paid by the Contractor whether the charge arises out of delay by the Contractor in requesting car or cars to be spotted, or out of delay in unloading or loading after spotting.

Frais de stationnement et autres

19. Les wagons de chemin de fer dans lesquels l'équipement et les matériaux auront été expédiés par l'Entrepreneur ou par la Compagnie à destination de l'Entrepreneur seront assujettis aux règlements d'usage concernant le stationnement, et ces frais seront payés par l'Entrepreneur, qu'il soient occasionnés par le retard avec lequel l'Entrepreneur a demandé de stationner les wagons, ou par le retard avec lequel on a chargé ou déchargé les wagons après le stationnement.

L. C. L.

20. Contractors will figure that shipments of equipment or plant arriving in L. C. L. lots must be handled and transported entirely at the Contractor's expense from the point of release by the Company, to the site of the work.

Wagons incomplets

20. Les entrepreneurs tiendront compte du fait que les expéditions du matériel ou de l'outillage arrivant par wagons incomplets doivent être manutentionnés et transportés entièrement aux frais de l'Entrepreneur partir de l'endroit de libération par Compagnie jusqu'à pied-d'œuvre.

No Profit on Freight Extras

21. Where freight is involved in any extra work account that may be passed, no percentage of profit will be allowed on the amount of freight charges.

Aucun profit pour les suppléments de marchandises

21. Lorsque le compte des travaux supplémentaires comporte le transport de marchandises, aucun profit ne sera permis sur le compte du transport des marchandises.

Wages

22. The attention of the Bidder is drawn to Clause 24 of the Contract Form 3819.

Salaires

22. Nous attirons l'attention du soumissionnaire sur la clause 24 de la formule de contrat 3819.

Local

23. The Contractor will employ, so far as possible, all such labourers and workmen as can be procured locally.

Localité

23. L'Entrepreneur emploiera autant que possible la main-d'œuvre et les ouvriers qui pourra trouver dans la localité.

Housing, Cooking Equipment, Medical and Sanitary Supervision

24. The Contractor is to provide all housing, board, cooking equipment, food, supplies, etc., for men and animals, and all equipment necessary to efficiently carry out the work required to be done under the Contract Form 3819, Clause 25; particular attention is drawn to Medical and Sanitary Supervision.

Logement, cuisine, équipement, surveillance médicale et hygiénique

24. L'Entrepreneur fournira tout le logement, la pension, le matériel de cuisine, les aliments, les approvisionnements etc., pour les hommes et les bêtes et tout l'équipement nécessaire pour bien exécuter les travaux prévus dans la formule de contrat 3819, clause 25. Nous attirons particulièrement l'attention des soumissionnaires sur la surveillance médicale et hygiénique.

25. The Contractor shall at his own expense provide all and every kind of labour, machinery, plant, tools, structures, roads, ways, materials, appliances, articles and things necessary for the due execution and completion of all work, as set out in Clause 2(b) and Clause 23 of the Contract Form 3819, and Clause 2 of these instructions.

26. Any additional plant or equipment, not owned by the Contractor at the date of the Contract, purchased for use in carrying out the work covered by the present contract, shall be produced or manufactured in Canada, provided the same are obtainable in Canada, and the quality and cost F.O.B. the work, are substantially usual to those obtainable outside of Canada. For any plant or equipment to be obtained outside of Canada, the use of such must be approved by the Company before the order is placed.

27. The attention of the bidder is drawn to Clause 29 of the Contract Form 3819.

28. The attention of the Bidder is drawn to Clause 28 of the Contract Form 3819.

29. The Contractor, his Agent, and all workmen and persons employed by him, or under his control, shall exercise due care that no damage is done to any telegraph, telephone, power or other wire lines or poles, or other appurtenances belonging to the Canadian National Railways or any other Company, and where, in the opinion of the Engineer, said telegraph, telephone or power lines, poles, etc., are liable to be damaged, they shall be removed and erected where instructed by the Engineer, in such a manner as to cause no interruption of service, and upon completion of the Contract shall be re-erected where required by the Engineer, and all cost of such removal and re-erection and charges incidental thereto, shall be at the expense of the Contractor.

30. When blasting in the vicinity of the Hudson Bay Mining and Smelting Company's power line at Chisel Lake, and the power line and water main between Anderson Lake and Stall Lake, the Contractor shall carry out the blasting in such a manner as to avoid any damage to these utilities.

Matériel, combustibles, approvisionnement, équipement, etc.

Nouvel équipement acheté au Canada

Précautions contre le feu

Manutention des explosifs

Domages aux lignes téléphoniques, télégraphiques ou d'énergie

Responsabilité—dommages attribuables au dynamitage

25. L'Entrepreneur fournira à ses propres frais toute la main-d'œuvre, la machinerie, l'outillage, les outils, les ouvrages, les routes, les voies, les matériaux, les appareils, les articles et choses nécessaires pour la bonne exécution et le bon achèvement de tous les travaux mentionnés à la clause 2 (b) et à la clause 23 de la formule de contrat 3819, ainsi qu'à la clause 2 des présentes instructions.

26. Tout outillage ou équipement supplémentaire que l'Entrepreneur ne possède pas le jour de la signature du contrat et qu'il achètera pour l'exécution des travaux prévus dans le présent contrat sera produit ou fabriqué au Canada, pourvu qu'on puisse se les procurer au Canada, et que la qualité et le coût f. à b. le lieu des travaux soient sensiblement les mêmes que pour ceux obtenus à l'étranger. Pour ce qui est de l'outillage ou de l'équipement qu'il faut se procurer à l'étranger, l'utilisation de cet outillage ou équipement doit être approuvée par la Compagnie avant la passation de la commande.

27. Nous attirons l'attention du soumissionnaire sur la clause 29 de la formule de contrat 3819.

28. Nous attirons l'attention du soumissionnaire sur la clause 28 de la formule de contrat 3819.

29. L'Entrepreneur, son agent et tous les ouvriers et personnes qu'il emploie ou qu'il dirige feront bien attention de ne pas endommager les lignes ou les poteaux télégraphiques, téléphoniques ou d'énergie ni les accessoires appartenant au CN ou à toute autre compagnie et lorsque, de l'avis de l'Ingénieur, lesdits poteaux et lignes télégraphiques, téléphoniques etc., risquent d'être endommagés, ils seront enlevés et érigés à l'endroit désigné par l'Ingénieur, de façon qu'il n'y ait pas d'interruption dans le service et, après l'achèvement des travaux, ils seront érigés de nouveau à l'endroit désigné par l'Ingénieur, et tous les coûts de ces enlèvements et érections et frais connexes seront à la charge de l'Entrepreneur.

30. Lorsqu'on fait du dynamitage aux environs de la ligne d'énergie de la Hudson Bay Mining and Smelting Company au lac Chisel et aux environs de la ligne d'énergie et de la canalisation d'eau entre le lac Anderson et le lac Stall, l'Entrepreneur exécutera le dynamitage de façon à ne pas causer de dommages à ces services.

It is to be clearly understood that any claims that may arise from interrup-

Il est bien entendu que toute réclamation qui pourrait résulter de l'inter-

tion in service or damage to these utilities caused by the Contractor's failure to maintain these precautions shall be his sole responsibility.

ruption des services ou de dommages causés à ceux-ci parce que l'Entrepreneur n'a pas pris les précautions nécessaires seront à la seule charge de l'Entrepreneur.

Statutes and Regulations 31. The attention of the Bidder is drawn to Clause 25 of the Contract Form 3819.

Statuts et règlements 31. Nous attirons l'attention du soumissionnaire sur la clause 25 de la formule de contrat 3819.

Royalty and Stumpage 32. The Contractor shall be responsible at his own expense, for any and all royalties, stumpage, and damages payable for logs and trees, etc., cut for construction of, and in connection with, all temporary works, including camps and access roads outside the limits of the railway right-of-way.

Redevance et droits de coupe 32. L'Entrepreneur devra acquitter à ses propres frais toutes les redevances, tous les droits de coupe et les dommages à l'égard des billes et des arbres, etc., coupés pour la construction et à l'égard de tous les ouvrages temporaires, y compris les camps et les routes d'accès à l'extérieur des limites de l'emprise du chemin de fer.

Warehousing 33. The Contractor is required to protect against all loss and risk at his own expense, all materials delivered to him, in transit to the site of work and also at the site of work.

Entreposage 33. L'Entrepreneur doit, à ses propres frais, se protéger contre toutes les pertes et tous les risques à l'égard des matériaux qui lui sont livrés, acheminés à pied-d'œuvre et de ceux qui se trouvent à l'emplacement des travaux.

Plans, Profiles and Quantities 34. Quantities shown on Form of Tender are estimated from information obtained during running of location and preliminary surveys. They are not in any way guaranteed and are subject to revision.

Plans, profils et quantités 34. Les quantités indiquées sur la formule de soumission sont évaluées d'après les renseignements obtenus au cours d'une étude préliminaire et d'une étude de l'emplacement. Elles ne sont nullement garanties et peuvent être révisées.

Return of Plans, etc. 35. When map, profile, contract form, specifications, etc., loaned to the Bidder, are returned in good condition to the office from which they were obtained, the deposit cheque of one hundred dollars (\$100.00) will be returned.

Remise de plans, etc. 35. Lorsque la carte, les profils, la formule de contrat, le devis, etc., prêtés au soumissionnaire seront remis en bon état au bureau où ils ont été obtenus, le chèque de dépôt de cent dollars (\$100) lui sera remis.

Office of Regional Chief Engineer,
Winnipeg, Manitoba.
23 February 1962.

Bureau de l'Ingénieur régional en chef
Winnipeg (Man.)
le 23 février 1962

CANADIAN NATIONAL RAILWAYS

CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

Prairie Region

Région des Prairies

Proposed Extension of the Chisel Lake Subdivision to Stall Lake, Manitoba—Approximately 7.8 Miles

Prolongement projeté de la subdivision du lac Chisel jusqu'au lac Stall, Manitoba — environ 7.8 milles

SPECIFICATIONS FOR RAILWAY CONSTRUCTION

DEVIS POUR LA CONSTRUCTION D'UN CHEMIN DE FER

Office of Regional Chief Engineer,
Winnipeg, Manitoba.
23 February 1962.

Bureau de l'Ingénieur régional en chef
Winnipeg (Man.)
le 23 février 1962

CANADIAN NATIONAL RAILWAYS

CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

Prairie Region

Région des Prairies

Proposed Extension of the Chisel Lake Subdivision
to Stall Lake, Manitoba—Approximately 7.8 Miles

Projet de prolongement de la subdivision de Chisel Lake
jusqu'à Stall Lake (Manitoba)—7.8 milles environ

SPECIFICATIONS TO RAILWAY CONSTRUCTION

PRESCRIPTIONS D'AMÉNAGEMENT DE
LA VOIE FERRÉE

1. Unless specially excepted or struck out, the works to be done under the annexed contract comprise all works of the kinds embraced in these specifications, and all other works necessary to fully complete a single track railway, sidings, spurs, drainage ditches, stream diversions, road diversions, station grounds and other works required for and in connection with the construction of this railway.

Généralités

1. A moins d'exceptions particulières ou d'annulation, les travaux à exécuter en vertu du contrat ci-annexé englobent tous les travaux divers compris dans les présentes prescriptions, ainsi que tous les autres travaux au parachèvement d'une ligne de chemin de fer à une voie, des voies de garage, embranchements, rigoles d'écoulement, dériviatiions de cours d'eau, déviations de routes et terrains de gare, de même que les autres travaux nécessaires et pertinents à l'aménagement de la présente voie ferrée.

2. Where the line passes through wooded land, the entire right-of-way, in general one hundred (100) feet wide and increased where necessary, shall be cleared of all timber, logs, brush and debris, etc.

Débroussaillage

2. Dans les secteurs boisés, dégager complètement l'emprise, ordinairement de cent (100) pieds de largeur ou plus large au besoin, de tout le bois sur pied, billes, broussailles, abattis, etc. qui s'y trouvent.

All spruce suitable for the manufacture of lumber and pulpwood that can be cut into logs having a diameter of six (6) inches and over, and jack-pine suitable for railway ties, having a diameter of eleven (11) inches and over, shall be topped, limbed and neatly piled adjacent to, and outside of, the right-of-way as directed by the Engineer.

Étêter, ébrancher et mettre en piles soignées, à proximité et hors du champ de l'emprise, selon les directives de l'Ingénieur, l'épinette pouvant servir à fabriquer du bois d'œuvre et du bois à pâte et qui peut être débitée en billes de six (6) pouces de diamètre ou plus, ainsi que le pin gris se prêtant à la fabrication de traverses et dont le diamètre est d'au moins onze (11) pouces.

All other timber and branches, stumps and debris, etc., shall be burned on the right-of-way.

Brûler à l'emplacement de la voie ferrée, tous les autres bois, ainsi que les branches, souches, abattis, etc.

No timber, except as noted above, branches, stumps and debris, etc., shall be piled outside of the boundaries of the right-of-way, these boundaries shall be left clear for the erection of fences.

Ne pas empiler de bois (sauf dans le cas prévu ci-dessus), branches, souches, abattis, etc., hors des limites de l'emprise. Laisser ces espaces libres pour l'érection des clôtures.

All trees, brush and stumps shall be cut so that the top of the stumps shall not be higher than two (2) feet above the elevation of the adjacent ground; excepting in areas where embankments are to be constructed less than four (4) feet and not less than two (2) feet high all trees, stumps and brush are to be cut off within six (6) inches of ground level.

Hauteur des souches

Coupe au ras du sol

Couper tous les arbres, arbustes et souches de telle sorte que la hauteur de la souche à partir du sol ne dépasse pas deux (2) pieds; par exception, sur les talus à ériger ne dépassant pas quatre (4) pieds et d'au moins deux (2) pieds, couper tous les arbres, arbustes et souches — à six (6) pouces du sol.

All standing trees within fifty (50) feet outside of the boundaries of the right-of-way, which in the opinion of the Engineer are liable to fall onto the right-of-way, shall, if so ordered by the Engineer, be cut down by the Contractor under the supervision of the Engineer, and shall be disposed of as

Arbres dangereux hors du champ de l'emprise

Si l'Ingénieur en donne l'ordre, l'Entrepreneur doit abattre, sous la direction de l'Ingénieur, tous les arbres sur pied se trouvant en deçà de cinquante (50) pieds de limites de l'emprise, lorsque l'Ingénieur estime que ces arbres pourraient tomber sur la voie ferrée; l'Entrepreneur doit en dis-

directed by the Engineer, and the schedule rates for clearing the right-of-way as specified in the Form of Tender shall include all work done under this paragraph.

Burning All burning shall be carried out in compliance with the provision of the Manitoba Forest Act and the Fires Prevention Act and the regulations thereunder.

Unit and Measurement for Payment Unit for payment shall be one (1) acre, or fraction thereof, and for the purpose of payment measurement shall be made of the actual areas of right-of-way cleared, including clearing outside the general boundaries of the right-of-way as ordered by the Engineer.

Grubbing 3. In excavations less than three (3) feet and embankments less than two (2) feet all trees and stumps must be grubbed out within the limits of such cuttings, ditches, drains, or embankments. Grubbing may be paid for in side borrow ditches of such width as the Engineer may direct to insure proper drainage, but no grubbing shall be paid for in borrow pits or excavations more than three (3) feet in depth.

All timber stumps and roots from grubbing operations shall be burned.

Unit and Measurement for Payment Unit for payment shall be one (1) acre, or fraction thereof, and for the purpose of payment measurement shall be made of the actual areas grubbed as specified above.

Rip-rap Common 4. Where, in the opinion of the Engineer, it is necessary to protect embankments, and other slopes, against scour, common rip-rap shall be placed, consisting of shot rock, or if not available, boulders, each rock to be of a volume of not less than nine (9) cubic feet, to be placed to thickness and height as required by the Engineer. Rip-rap shall be paid for at the specified rate per cubic yard, in place.

Culverts 5. Culverts shall be corrugated iron pipes and structural steel pipes of dimensions and grades as instructed by the Engineer.

They shall be supplied on railway cars or in stockpiles on the ground at the nearest railway station to the site required—reference to Clause 15 of Instructions to Bidders.

Location of Culverts Unless unavoidable, culvert pipes shall not be placed on made ground or on embankments, but shall be located only in ground that will not settle under track loads and

poser selon les directives de l'Ingénieur. Le barème relatif au débroussaillage de l'emprise, tel qu'il est énoncé dans la formule de soumission, s'applique à tous les travaux exécutés au titre du présent paragraphe.

Brûlages Effectuer tous les brûlages conformément aux dispositions des lois dites *Manitoba Forest Act* et *Fire Prevention Act*, ainsi qu'aux règlements qui en découlent.

Unité et mesure de paiement L'unité de paiement est une (1) acre ou toute fraction d'une acre; aux fins de paiement, il faudra établir l'aire des surfaces effectivement débroussaillées dans l'emprise et hors des limites générales de l'emprise suivant les ordres de l'Ingénieur.

Déracinement 3. Pour ce qui est des déblais de moins de trois (3) pieds et des talus de moins de deux (2) pieds, déraciner tous les arbres et souches qui se trouvent à l'emplacement de tranchées, rigoles, fossés ou talus. Ce travail pourra être rémunéré s'il s'agit de rigoles latérales d'une largeur propre, selon l'Ingénieur, à assurer le bon écoulement des eaux mais non s'il s'agit d'emprunts de terre ou de déblais de plus de trois (3) pieds de profondeur.

Brûler toutes les souches et racines exposées au cours des travaux ci-dessus.

Unité et mesure de paiement L'unité de paiement est une (1) acre ou toute fraction d'une acre; aux fins de paiement, il faudra établir l'aire effective des surfaces où des travaux conformes de dérangement ont été exécutés.

Roche ordinaire 4. Là où l'Ingénieur juge essentiel de protéger les talus et autres terrains en pente contre l'affouillement, y mettre de la roche ordinaire, soit de la roche pleine ou, le cas échéant, de la pierre roulée, chaque roche devant avoir au moins neuf (9) pieds cubiques d'ouvrage devant avoir la profondeur et la hauteur exigées par l'Ingénieur. Le prix de la roche mise en place sera acquitté au tarif précisé à la verge cube.

Ponceaux 5. Aménager des ponceaux en tôle d'aluminium ou en acier de construction, les dimensions et la qualité des tuyaux devant être conformes aux directives de l'Ingénieur.

Ces tuyaux doivent être livrés et déposés dans des wagons ou pilés sur le sol à la gare qui se trouve le plus près du chantier. Renvoi à l'article 15 des Instructions aux soumissionnaires.

Emplacement des ponceaux Sauf si c'est inévitable, éviter les emplacements accidentés ou en pente; disposer les ponceaux sur un sol restant ferme sous le poids de la voie, où les tuyaux ne risquent

thus distort the culvert. When it is necessary to locate culvert in soft ground a suitable foundation shall be provided, reference backfilling.

The pipes shall be so laid that the clear distance from top of pipe to base of rail will not be less than the inside diameter of the pipe, unless specially authorized by the Engineer.

Founda-
on Beds

All foundation beds shall be properly graded and tamped so that pipes will be laid on firm, full length bedding, without the use of any blocking or wedges.

Solid rock shall be trenched a sufficient surplus depth to allow for the placing of a tamped layer of fine material at least eight (8) inches deep under pipes.

All rocks or other pieces of hard material shall be removed from the foundation beds and the spaces filled with tamped fine material.

ade
nes

Culvert pipe shall be accurately laid to grade line that conforms with the natural slope of the ground but the grade shall be preferably not less than 0.5%. The culvert shall be laid with a camber as instructed by the Engineer.

strutting

Pipes 48" and over in diameter shall, before any backfilling is placed, be strutted vertically to prevent initial deformation from the weight of the overlying fill.

Strutting should be built up as follows:—

Bottom sills — 1 — 4" x 4", laid continuously, inside pipe, along bottom.

Top sills — 2—4" x 4", laid continuously, inside pipe, on top.

Posts — 1 — 4" x 4", vertical posts at 6'0" centres.

Caps — 4" x 4", 12" long, clear soft wood between posts and top sills (to be placed transversely to top sills).

Posts should be cut to lengths that will increase the inside vertical dimensions of the pipe by 3% for structural plate and 5% for riveted pipe.

If practicable, strutting should be left in place for at least three months after filling over top of culvert has been completed.

Assises
de fon-
dation

pas de se déformer. Si le sol est meuble à l'emplacement du ponceau, prévoir l'aménagement d'une fondation convenable—renvoi remblai.

Poser les tuyaux de telle manière que la distance nette de la partie supérieure du tuyau à la base du rail soit supérieur au diamètre interne du tuyau, sauf si l'Ingénieur en décide autrement.

Niveler et pilonner les assises de fondation de sorte que les tuyaux reposent entièrement sur un lit ferme, sans qu'il soit nécessaire d'utiliser les dispositifs bloqueurs ou des coins.

S'il s'agit d'une couche de roc solide, creuser à une profondeur suffisante afin de permettre la mise en place, sous les tuyaux, d'une couche pilonnée de sols fins d'au moins huit (8) pouces.

Dégager les assises de toutes les roches ou matériaux durs qui s'y trouvent, et boucher les vides avec des sols fins pilonnés.

Nivelle-
ment

Disposer les tuyaux en suivant avec précision la pente naturelle du terrain, cette pente devant être, de préférence, supérieure à 0.5 p. 100. Les ponceaux doivent être arqués dans la mesure où l'Ingénieur le précise.

Étré-
sillon-
nement

Dans le cas des tuyaux ayant 48 pouces de diamètre ou plus, avant de les remblayer, prévoir un étrésillon vertical pour éviter que le poids de la terre entraîne au départ toute déformation du tuyau

Dimensions et aménagement des étrésillons

Pièces du bas: 1 — 4 sur 4 po., à l'intérieur du tuyau et dans sa partie intérieure.

Pièces du haut: 2 — 4 sur 4 po., à l'intérieur du tuyau et dans sa partie supérieure.

Piquets: 1 — 4 sur 4 po., à la verticale, centres 6 pieds.

Chapeaux: 4 sur 4 po., longueur, 12 po., bois mou clair, entre les piquets et les pièces du haut (en travers de celles-ci).

Prévoir des piquets assez longs pour que les dimensions verticales internes des tuyaux s'accroissent de 3 p. 100 pour les structures métalliques et de 5 p. 100 pour les tuyaux rivés.

Si la chose est possible, laisser les étrésillons en place pour au moins trois mois après le remblayage du ponceau.

Back-filling

Before construction of embankment over pipes is begun, selected earth or other suitable fine filling material shall be carefully placed in thin layers and thoroughly tamped and packed at both sides of and above the top of pipe. Tamped backfilling shall extend horizontally each way from the outside of the pipe a distance equal to the diameter of the pipe but not less than three (3) feet except where pipe is laid in excavated trenches, in which case the backfilling shall be tamped for the full width of the trench.

For pipes under railway tracks the tamped backfilling shall be carried up to a clear height above the top of the pipe equal to the diameter of the pipe, or to sub-grade level when pipes are placed the minimum allowable distance below base of rail level.

For pipes under highways and farm crossings the tamped backfilling shall be carried up to a clear height of at least one (1) foot above the top of the pipe.

Side and top backfilling material shall contain no large stones or pieces of hard material and shall be placed and tamped in such a manner as will thoroughly consolidate it but will not damage the pipe. In backfilling corrugated metal pipes care is to be taken that the circular shape of the pipe is not materially distorted.

Culvert Installation, how paid for

Unit for payment shall be:—

- (i) One (1) lineal foot of pipe in place, for each respective diameter. This price to cover all costs to the Contractor of handling, preparing the foundation, placing installation of couplers and strutting.
- (ii) Culvert excavation: (a) solid rock per cubic yard, (b) all other materials per cubic yard. This shall not include intake and offtake ditches.
- (iii) Backfilling per cubic yard in place.

All as instructed by the Engineer and to his entire satisfaction.

Grading, Extent of Work.

6. The work to be done consists of excavation and formation of embankments necessary for the construction of a single track railway, and includes all spurs, sidings, road crossings and diversions, farm crossings,

Rem-blayment

Avant d'ériger les talus surplombant les tuyaux, choisir la terre ou le matériau fin de remblayage qu'il faut, le placer avec soin en couches minces, bien pilonnées et tassées, de chaque côté du tuyau et sur celui-ci. Le remblai pilonné doit se prolonger horizontalement de chaque extrémité du tuyau sur une distance égale au diamètre du tuyau, mais jamais inférieure à trois (3) pieds, sauf lorsque le tuyau se trouve dans une tranchée, alors que le remblai doit être pilonné sur toute la largeur de la tranchée.

Dans le cas des tuyaux aménagés sous la voie, la hauteur nette du remblai pilonné, au-dessus du tuyau, doit être égale au diamètre du tuyau ou être inférieure au niveau du terrain lorsque les tuyaux se trouvent au minimum de la distance permise jusqu'à la base du rail.

Pour ce qui est des tuyaux aménagés sous la chaussée d'une route ou d'un passage de ferme, porter la hauteur nette du remblai pilonné à un (1) pied, au moins, à compter du dessus du tuyau.

Les remblais (côtés et dessus) ne doivent renfermer aucune grosse roche ou matériau dur; les disposer et les pilonner de manière à bien consolider le tuyau sans l'endommager. Dans le cas des tuyaux en tôle ondulée, s'assurer que ceux-ci conservent le plus possible leur forme circulaire.

Installation des ponceaux: barème de rémunération

L'unité de paiement est:

- (i) un (1) pied linéaire de tuyau installé pour chaque diamètre. Y faire entrer les dépenses de L'Entrepreneur pour les travaux suivants: manutention, aménagement des fondations, mise en place, installation du matériel de jointement, aménagement des étrésillons.
- (ii) pour tranchées de ponceau: a) roche solide, une verge cube; b) autres matériaux, une verge cube. A exclure l'excavation des rigoles de captation et d'écoulement.
- (iii) pour remblais mis en place, la verge cube.

Le tout doit s'accomplir selon les instructions de l'Ingénieur et à son entière satisfaction.

Portée des travaux de terrassement

6. Les travaux à exécuter consistent en l'excavation des terrains et l'érection de talus nécessaires à l'aménagement d'une ligne de chemin de fer à voie unique, y compris toutes les voies de garage, embran-

levelling of station grounds, etc., drainage ditches, including offtakes, and stream and river diversions.

me of
omment-
ment

7. No grading shall be commenced upon any cutting or embankment until the clearing and grubbing required shall be completed to the satisfaction of the Engineer.

pon-
ble for
amage
Crops

8. The Contractor for grading may be required by the Engineer to commence work before the fencing is built, and it is clearly understood that he is to be responsible for maintaining existing property fences within the limits of the railway right-of-way and for any damage that may result to adjoining property through failure to maintain them in effective condition.

idth and
ape of
mbank-
ents
d Exca-
tions

9. The widths and slopes of embankments and excavations, on tangents and on curves, shall conform to the dimensions shown on the sectional drawings attached, or to the widths and slopes specified by the Engineer in writing.

Embankments will be twenty (20) feet wide at sub-grade, but may be narrower or wider if as ordered by the Engineer, and shall have side slopes of such inclinations as the Engineer shall in each case designate. Slopes for rock shall be one (1) vertical in one (1) horizontal, and, for other materials one (1) vertical in one and one-half (1½) horizontal, or as directed by the Engineer.

When the Engineer so instructs, embankments shall be built to such extra height and width as will allow for shrinkage and settlement.

Railway cuttings shall be twenty-six (26) feet wide at sub-grade, but, may be narrower or wider if so ordered by the Engineer, and shall have side slopes of such inclinations as the Engineer shall in each case designate. Slopes for rock shall be four (4) vertical in one (1) horizontal, and, for other materials one (1) vertical in one and one-half (1½) horizontal, or as directed by the Engineer.

The bottom of rock cuts shall be excavated in such a manner that there will be free drainage, without "water-pockets". Where the excavation is below sub-grade, the roadbed shall be built up, with broken rock, to the correct sub-grade elevation and width.

Début
des
travaux

chements, passages à niveau, déviations de routes, passages de ferme, nivellement des terrains de la gare, etc., rigoles d'écoulement (y compris les galeries) et dérivations de cours d'eau.

7. N'entreprendre aucun travail de terrassement à l'égard de déblais ou talus jusqu'à ce que les travaux de débroussaillage et de déracinement qui s'imposent ne soient achevés à la satisfaction de l'Ingénieur.

Respon-
sabilité
des dé-
gâts aux
cultures

8. Il se peut que l'Ingénieur demande à l'Entrepreneur chargé des travaux de terrassement de se mettre à l'oeuvre avant que les clôtures ne soient érigées; on doit nettement comprendre alors que l'Entrepreneur est responsable du maintien des clôtures en cause érigées dans les limites de l'emprise, ainsi que les dégâts que pourraient subir les propriétés adjacentes si ces clôtures n'étaient pas gardées en bon état.

Largeur
et forme
des talus
et ter-
rains ex-
cavés

9. La largeur et la pente des talus et terrains excavés, dans les plans tangentiels et les couches, doivent être conformes aux dimensions figurant sur les dessins en coupe ci-annexés, ou bien à la largeur et à la pente que l'Ingénieur détermine par écrit.

Les talus doivent être d'une largeur totale de vingt (20) pieds, mais cette dimension peut varier d'un côté et d'autre, selon les directives de l'Ingénieur. La pente latérale des talus doit être celle que fixe l'Ingénieur dans chaque cas. Pour le roc, la pente est un (1) vertical à un (1) horizontal, pour les autres matériaux, un (1) vertical à un et demi (1½) horizontal, sauf sur indication contraire de l'Ingénieur.

Si l'Ingénieur en donne l'ordre, accroître la hauteur et la largeur des talus dans la mesure voulue pour obvier au retrait et au tassement.

Les déblais doivent être d'une largeur totale de vingt-six (26) pieds, mais cette dimension peut varier d'un côté et d'autre, selon les directives de l'Ingénieur. La pente latérale des déblais doit être celle que fixe l'Ingénieur dans chaque cas, pour le roc, la pente est quatre (4) vertical à un (1) horizontal, pour les autres matériaux, un (1) vertical à un (1) horizontal, sauf sur indication contraire de l'Ingénieur.

Effectuer l'excavation des déblais dans le roc de manière à permettre le libre écoulement des eaux, sans qu'il y ait des nappes d'eau. Si l'excavation est trop profonde, prévoir une assiette, composée de pierres cassées, afin de rétablir la largeur et la profondeur voulues.

All cuttings and embankments shall be left at the completion of the contract, at such widths, elevations and slopes as designated by the Engineer.

Drainage 10. In rock cuttings a minimum water channel shall be formed five (5) feet wide at railway sub-grade and one (1) foot deep on each side of the roadway. In standard earth cuttings a minimum channel shall be formed five (5) feet wide at railway sub-grade and one (1) foot deep on each side of the roadway, but when the cuttings are enlarged the dimensions of the ditches shall be increased, as directed by the Engineer in writing. Whenever the line is on a curve, the top of the excavation or embankment at sub-grade shall be dressed as neatly as possible to an inclination in relation to the super-elevation of the track.

Side Ditches 11. Whenever ditches at the sides of embankments are needed they shall be cut with slopes not steeper than one (1) vertical in one and one-half (1½) horizontal. The top of slopes nearest the railway shall not be less than ten (10) feet from the foot of the embankments. These ditches shall be graded so as to carry off the water to the next natural watercourse, and where there is so much water as to form a strong current, the ditch shall be formed as far from the embankment as the Engineer may deem necessary for the safety of the railway.

Catch Water Ditches 12. Catch water ditches, as instructed by the Engineer, shall be excavated along the tops of excavations where necessary to keep the water from flowing into the cuttings. Side slopes must be carefully trimmed to one and one-half (1½) to one (1).

Off-take Ditches 13. Where the drainage cannot be conveniently carried off by the side ditches, it may be necessary to excavate off-take ditches to a considerable distance beyond the limits of the railway right-of-way. These off-take ditches shall be of such widths and depths as may be required and directed by the Engineer. They shall be sloped not steeper than one and one-half (1½) horizontal to one (1) perpendicular, excepting where special instructions are given by the Engineer, and the materials shall be cast out so as to leave a beam of eight (8) feet between the deposit and the top of the slopes of the ditches. The Contractor shall also construct all other drains and ditches which the Engineer may deem necessary for thorough drainage of the railway and works. He shall also make all necessary diversions of roads, streams and rivers as directed by the Engineer.

Écoulement

Au terme du contrat, tous les déblais et talus doivent avoir les dimensions (largeur, hauteur/profondeur, pente) fixées par l'Ingénieur.

10. Pour les déblais excavés dans le roc, aménager, de chaque côté de la voie, une rigole ayant cinq (5) pieds de largeur totale et un (1) pied de profondeur. Pour les déblais de terre normaux, aménager, de chaque côté de la voie, une rigole ayant cinq (5) pieds de largeur totale et un (1) pied de profondeur, mais si les déblais sont élargis, il faut accroître les dimensions des rigoles suivant les directives par écrit de l'Ingénieur. Lorsque la ligne suit une courbe, donner au déblai ou au talus la pente qui est la plus conforme possible à la surélévation de la voie.

Fossés latéraux

11. Lorsque des fossés s'imposent le long des talus, leur donner une pente d'au plus un (1) vertical à un et demi (1½) horizontal. Le haut des pentes, du côté de la voie, doit être au moins à dix (10) pieds du bas du talus. Les fossés doivent permettre l'écoulement des eaux jusqu'au cours d'eau naturel le plus près; s'il y a suffisamment d'eau pour qu'un fort courant la traverse, arrêter le fossé aussi loin du talus qu'il semble nécessaire, aux yeux de l'Ingénieur, à la sécurité du chemin de fer.

Rigoles de captage

12. Percer des rigoles de captage, selon les instructions de l'Ingénieur, au sommet des monticules de terres excavées, au besoin, afin d'empêcher l'eau de s'infiltrer dans les déblais. Prendre soin que les pentes soient exactement de un et demi (1½) à un (1).

Galeries d'écoulement

13. Si les fossés latéraux ne peuvent assurer l'écoulement dans une mesure convenable, il pourrait être nécessaire d'excaver des galeries d'écoulement bien au delà des limites de l'emprise du chemin de fer. Aménager de telles galeries selon la largeur et la profondeur jugées convenables et délimitées par l'Ingénieur. Leur pente doit être au plus un et demi (1½) horizontal à un (1) perpendiculaire, sauf sur indication contraire de l'Ingénieur. Disposer les matériaux de manière à aménager une berme de huit (8) pieds entre le dépôt et le sommet de pentes de la galerie. L'Entrepreneur doit aussi aménager tous les autres fossés et rigoles que l'Ingénieur peut estimer indispensables à l'écoulement complet des terrains destinés au chemin de fer et aux ouvrages connexes, ainsi qu'assurer tous les autres travaux (déviation de routes, dérivation de cours d'eau) qu'exige l'Ingénieur.

14. A berm ten (10) feet shall be left between the roadway and ditch, or of such width as may be deemed expedient.
- In cuttings partly earth and partly rock, a berm of eight (8) feet will be left on the surface of the rock unless otherwise directed by the Engineer.
15. In side-hill grounds where embankments are to be build, and upon which the new work would, in the opinion of the Engineer, have a tendency to slide, the surface shall be stepped or deeply ploughed before commencing the embankments, whichever may be directed by the Engineer.
16. Embankments shall be build of suitable materials approved by the Engineer. No roots, debris or excessively wet materials shall be placed in embankments.
- Embankments shall be placed in layers not to exceed two (2) feet in thickness and each layer shall be compacted by routing the loaded transportation equipment over the entire width of the iayer; provided, however, that, material containing rock too large to be compacted in two foot layers shall be placed in layers of a thickness not to exceed the maximum size of the rock present in the material. First layer shall be the full width of the base of the embankment and each additional layer to be the full width and to be compacted out to the slopes before the following layer is placed.
- All materials found in excavation, whether in roadbed cuttings, ditches, water channels, road crossings, or elsewhere, must be deposited in such places as the Engineer may direct.
17. Wherever the excavations are insufficient to form the embankments, the Engineer may direct that the deficiency be made up by widening the excavations, side borrowing within or without the limits of the right-of-way, or otherwise at his discretion. For all such work, schedule rates will be paid.
18. No wasting will be allowed except where there is an excess of excavation or materials are not suitable for construction of embankments, such surplus must be used and deposited as the Engineer may direct.
- Bermes 14. Aménager entre la voie et le fossé, une berme de dix (10) pieds ou de toute autre largeur estimée nécessaire. A l'égard des déblais comportant un mélange terre-roche, aménager une berme de huit (8) pieds à la surface du roc, à moins d'indication contraire de la part de l'Ingénieur.
- Précautions relatives aux terrains en pente 15. Si les terrains en pente où les talus doivent être érigés offrent un risque de glissement, de l'avis de l'Ingénieur, il faut étager ces terrains ou y creuser des sillons profonds, selon les directives de l'Ingénieur, avant d'entreprendre l'aménagement des talus.
- Matériaux de talus 16. Les talus doivent se composer de matériaux convenables agréés par l'Ingénieur. Il est interdit d'y faire entrer des racines, des abattis ou des matériaux excessivement humides.
- Pilonnement 17. Les talus doivent être constitués en couches ayant au plus deux (2) pieds d'épaisseur, chaque couche devant être pilonnée sur toute sa largeur à l'aide du matériel de transport sous charge, pourvu, toutefois, que les matériaux renfermant des roches trop grosses pour qu'une couche de deux pieds puisse être produite par pillonnement, soient disposés de telle manière que l'épaisseur de la couche ne dépasse pas les dimensions maximales de ces roches. La première couche doit couvrir toute la largeur du talus, de même que chaque couche additionnelle, qui doit être pilonnée suivant la pente du terrain avant que la couche suivante ne soit mise en place.
- Disposer aux endroits indiqués par l'Ingénieur tous les matériaux excavés lors de l'aménagement des déblais, fossés, rigoles et croisements de routes ou à l'occasion d'autres travaux.
- Emprunts de terre 17. S'il y a pénurie de matériaux excavés pour l'érection des talus, l'Ingénieur peut exiger alors d'élargir les tranchées, de pratiquer des emprunts de terre dans les limites de l'emprise ou hors de celle-ci, ou encore proposer toute autre mesure pour y remédier. Le barème de rémunération s'applique également à de tels travaux.
- Gaspillage 18. Aucun gaspillage n'est permis, sauf en cas d'excédent de matériaux excavés ou impropres à l'érection des talus; employer et disposer cet excédent selon les directives de l'Ingénieur.

Grading
Pay-
ment

19. Unit for payment shall be one (1) cubic yard, measurement in excavation, and shall be paid for under classifications as follows:—

- (a) "Solid Rock"—rock and boulders that measure more than one (1) cubic yard each that in the opinion of the Engineer requires blasting to remove.
- (b) "All Other Materials"—all materials other than solid rock.

Measure-
ments,
Extra
Haul

20. The contract prices for all classes of excavation shall be taken to include the cost of "Free Haul" distances not exceeding one quarter (¼) of one (1) mile, depositing the material in the embankment, compaction and all other expenses except "Extra Haul" which shall only be paid for where the haul exceeds thirteen hundred and twenty (1,320) feet, at a price per cubic yard mile or fraction thereof to be calculated as follows:—

One cubic yard hauled and placed—

In excess of 1,320 feet up to 2,640 feet shall be 0.25 cubic yard miles,

In excess of 2,640 feet up to 3,960 feet shall be 0.50 cubic yard miles,

In excess of 3,960 feet up to 5,280 feet shall be 0.75 cubic yard miles,

In excess of 5,280 feet up to 6,600 feet shall be 1.00 cubic yard miles,

and longer distances on the same basis, see accompanying diagram.

Blasting

21. It is the Contractor's responsibility to carry out blasting in such a manner that rock required for construction of embankments will not be wasted; if such rock is wasted, it will not be paid for.

The use of explosives in large blasts as in seams, drifts, shafts, pits or coyote holes or in similar devices is prohibited unless on written authority of the Engineer.

Side-hill
Rock
Cuts

22. In excavating side hill rock cuts and rock cliffs, the Contractor shall exercise care and use precautionary methods, so as not to break down, loosen or otherwise damage the supporting rock below the sub-grade level.

Over-
break

23. No rock excavation will be allowed for beyond the limits of the base widths and slopes as specified and depth of one (1) foot below sub-grade. All rock loosened by the

Rému-
nération
des tra-
vaux de
terras-
sement

19. L'unité de paiement est une (1) verge cube de matériaux excavé, selon la classification suivante:

- a) roc solide: roches et pierres de plus d'une verge cube qui doivent être pétérdées, d'après l'Ingénieur;
- b) tous autres matériaux: tout ce qui n'est pas du roc solide.

Déter-
mina-
tion des
trans-
ports
supplé-
mentai-
res

20. Pour tous les travaux d'excavation, les prix contractuels comprennent les frais de transport pour des trajets ne dépassant pas un quart (¼) de mille, pour la mise en place et le pilonnement des talus, ainsi que les autres dépenses, à l'exception des transports supplémentaires, lorsque la distance à parcourir dépasse mille trois cent vingt (1,320) pieds; dans ce cas, la rémunération par verge cube-mille ou toute fraction de celle-ci se calcule de la façon suivante:

Une verge cube transportée et mise en place:

Au delà de 1,320 pieds jusqu'à 2,640 pieds: 0.25 verge cube-mille;

Au delà de 2,640 pieds jusqu'à 3,960 pieds: 0.50 verge cube-mille;

Au delà de 3,960 pieds jusqu'à 5,280 pieds: 0.75 verge cube-mille;

Au delà de 5,280 pieds jusqu'à 6,600 pieds: 1.00 verge cube-mille.

Pour les distances supérieures, voir le tableau ci-annexé.

Emploi
d'explo-
sifs

21. L'Entrepreneur a la responsabilité d'éviter les pertes inutiles lorsque la roche requise pour l'érection des talus doit être pétérdée; la rémunération ne s'applique pas aux matériaux inutilisés.

Il est interdit de recourir à des fortes charges d'explosifs ou à des dispositifs analogues dans des fissures, monceaux, galeries, fosses, trous de coyotes, etc., sans l'autorisation par écrit de l'Ingénieur.

Perçage
de ter-
rains
rocheux
en pente

22. Lors du perçage de terrains rocheux en pente et de falaises, l'Entrepreneur doit prendre toutes les précautions voulues, afin de ne pas briser, ébranler ou altérer de quelque manière l'assise rocheuse au-dessous du niveau du terrain.

Débris

23. Les travaux d'excavation sont interdits au delà des dimensions de base (largeur et pente) des ouvrages, ainsi qu'à une profondeur de plus d'un (1) pied par raj

explosives beyond the slope must be removed at the expense of the Contractor, but where the Contractor has in the opinion of the Engineer used reasonable care not to waste such material, when required for embankments, and placed, same will be paid for as "all other materials".

24. All excavations must be neatly dressed to the required slopes.

25. No snow or ice shall be placed in embankments nor allowed to be covered up in them, and all frozen materials shall be excluded from embankments. Removal of snow shall be at the expense of the Contractor.

26. If approved by the Engineer, rock required for rip-rapping, etc., may be removed from excavations and deposited in some convenient place until required for use, but any materials so used will not be paid for twice; the quantity will form a deduction from the quantity of excavation as measured in the cutting.

27. Roads constructed to and from any point on the line of the railway and also off the line of railway, for the transportation of machinery, materials, supplies, fuels, etc., and all other requirements of the Contractor to the site of the work, on the site and from the site, shall be at his own risk and expense.

28. Wherever the line is intersected by public or private roads, the Contractor must keep open at his own cost convenient passing places and he shall be held responsible for keeping all crossings, during the progress of the works, in such condition as will enable the public to use them with perfect safety, and such as will give rise to no just ground for complaint.

29. When slips occur in cuttings; after they are properly formed, the material must immediately be removed by the Contractor, the slopes reformed, and such precautions adopted as the Engineer may deem necessary. The material shall be classified in accordance with its condition at the time it is removed and the Contractor will be paid for its removal at his schedule price for that class of material.

Établissement des pentes

Neige, glace et matériaux gelés

Pierre utilisée pour enrochement, etc.

Voies de service

Passages à niveau

Éboulements

port au niveau du terrain. L'Entrepreneur doit déblayer à ses frais les terrains hors de la voie où se trouveraient des débris de l'explosion. Toutefois, si l'Ingénieur estime que l'Entrepreneur s'est raisonnablement efforcé de recueillir tous les matériaux possibles pour l'érection des talus, ces débris sont inclus dans la catégorie «tous autres matériaux» aux fins de rémunération.

24. Donner à toute tranchée la pente stipulée.

25. Exclure totalement la neige, la glace et tous matériaux gelés des talus à ériger. L'Entrepreneur doit assumer tous frais de déneigement.

26. Avec l'approbation de l'Ingénieur, la pierre nécessaire à l'enrochement, et le reste, peut être enlevée des fouilles et déposée dans un endroit commode jusqu'à ce qu'on en ait besoin; toutefois, tout matériau ainsi utilisé ne sera pas payé en double; la quantité en question sera soustraite de la quantité de déblais établie par mesurage de l'excavation.

27. Les voies aménagées pour se rendre à un point situé sur la ligne ferroviaire et en revenir, ainsi que celles qui forment des embranchements de la ligne ferroviaire, et servant à transporter, jusqu'au chantier, sur le chantier et hors de celui-ci, l'outillage, les matériaux, les fournitures, les combustibles, et le reste, et tous les articles nécessaires à l'Entrepreneur, le seront à ses propres risques et à ses frais.

28. Lorsque la ligne est coupée par des voies publiques ou privées, l'Entrepreneur doit tenir ouverts, à ses propres frais, des passages convenables; de plus, il sera tenu responsable, pendant la durée des travaux, de l'entretien des passages à niveau, de manière à permettre au public de les emprunter en toute sécurité sans donner lieu à des griefs fondés.

29. S'il se produit des éboulements dans les excavations une fois que celles-ci ont été exécutées convenablement, le matériau doit être enlevé immédiatement par l'Entrepreneur, les pentes doivent être reprises et toute précaution utile doit être prise par l'Ingénieur. Le matériau doit être classifié suivant son état au moment de son enlèvement, et l'Entrepreneur sera payé pour cet enlèvement suivant le prix établi pour cette classe de matériau.

Filling
Around
Struc-
tures

30. In forming embankments between wing walls, against abutments of bridges, viaducts, and culverts, and over arches the earth filling must be carefully placed and compacted in thin layers, and a proper quantity of material must be carefully placed equally against each side of, and over all bridges, culverts and other work, before the embankment approaches them; and in forming embankments, the greatest of care must be observed and every precaution must be taken to load the structures evenly. The price for excavation must be considered sufficient to cover the cost of such placing and compacting.

Rem-
blais
autour
des
ouvrages

30. Lorsqu'on exécute des remblais entre les murs en aile, contre les culées de ponts, de viaducs et de ponceaux, ainsi que par-dessus les arches, la terre de remplissage doit être placée soigneusement et compactée en couches minces, et il faut répandre soigneusement une quantité raisonnable de matériau de chaque côté des ponts, des ponceaux et autres ouvrages, et par-dessus ceux-ci, avant de prolonger les remblais jusqu'à ces endroits; en exécutant des remblais, il faut prendre grand soin pour répartir également la charge sur les ouvrages et prendre toute précaution nécessaire à cette fin. Le prix de l'excavation est censé suffisant pour englober les frais de ces travaux de placement et de compactage.

Measure-
ments
Grading

31. The measurement of grading quantities shall be made in excavation.

In computing volumes, the method of average end areas will be used.

Mesu-
rage des
pentes

31. Le mesurage des quantités nécessaires pour former les pentes sera effectué dans l'excavation. Pour le calcul des volumes, on utilisera la méthode de la superficie d'extrémité moyenne.

Price of
Cover
Every
Contin-
gency

32. The prices stipulated for excavation of the several classes, together with the price of extra haul if applicable, shall be the total prices for excavating, hauling, placing and compacting all the materials. The rates and prices stipulated in the contract must be understood to cover every contingency, the finishing up of cuts, embankments and drainage ditches, the dressing of slopes to the required angle, and the completing of everything connected with the grading of the roadbed in a creditable and workmanlike manner, in accordance with the directions and to the satisfaction of the Engineer.

Prix en-
globant
tout im-
prévu

32. Les prix fixés pour les diverses catégories d'excavations, ainsi que celui du transport supplémentaire, s'il y a lieu, constitueront les prix globaux des travaux d'excavation, de transport, de placement et de compactage pour tous les matériaux. Il est convenu que les tarifs et les prix fixés dans le contrat s'appliquent à tout imprévu, à la finition des coupes, des remblais et des fosses de drainage, ainsi qu'à l'achèvement des pentes selon l'angle voulu et à l'exécution complète de tous les travaux permettant de former la pente de l'infrastructure de la route d'une manière sûre et soignée, conformément aux ordres et à la satisfaction de l'Ingénieur.

Transport-
ation of
Materials

33. The Company will supply all culvert materials in railway cars or in stockpiles on the ground at the nearest railway station to the site required—reference to Clause 15 of Instructions to Bidders.

Trans-
port
des
maté-
riaux

33. La Compagnie livrera tous les matériaux de ponceaux, soit en wagonnées soit en tas déposé sur le sol à la gare ferroviaire la plus rapprochée de l'endroit voulu (voir le paragraphe 15 des instructions destinées aux soumissionnaires).

As instructed by the Engineer, the Contractor shall either unload materials from Railway cars, to stockpiles, or directly onto his vehicles, and transport same to points and unload, as close as practicable to the site where such materials are required.

The Contractor shall be responsible for the protection and safe-keeping of all materials when he is unloading, loading and transporting same and also, at the sites where delivered until such materials are built in place, and each respective structure has been accepted by the Engineer.

Conformément aux ordres de l'Ingénieur l'Entrepreneur déchargera les matériaux en wagonnées dans les tas de dépôt ou directement dans ses véhicules, et il les transportera aux points voulus, puis les déchargera le plus près possible du chantier auquel ils sont destinés. L'Entrepreneur sera responsable de la protection et de la bonne garde de tous les matériaux lors du déchargement, du chargement et de leur transport, ainsi qu'à sur les chantiers où ils sont délivrés, jusqu'à ce que ces matériaux soient mis en place dans la construction et que chacun des ouvrages ait été accepté par l'Ingénieur.

Loading, unloading and transportation of culvert materials as directed by the Engineer, will be paid for as follows:—

- (a) Unloading from railway cars to stockpile within a radius of three hundred (300) feet of the car—per ton.
- (b) Transporting materials, including loading, from stockpile or directly from railway cars, and unloading and piling as close as practicable to the site of the work—per ton mile.

Ten miles will be computed by multiplying the weight in tons, or fraction thereof, by the distance hauled in miles, via the shortest practical route, as approved by the Engineer.

All rehandling at the site shall be at the Contractor's expense, and shall be included in unit price bid.

Weights shall be determined by multiplying the average weight of each respective unit and class of material by the quantity handled.

The Contractor shall, at his own expense, construct and maintain all roads required to carry out this work; reference Clause 2, paragraph (b), Contract Form 3819.

34. The attention of the Bidder is drawn to Clause 6 of the Contract Form 3819. In this connection, where any work required to be done is, in the opinion of the Engineer, not included within the scope of the work to be done under the contract, an extra work order, in writing, shall be given by the Engineer to the Contractor, and the Contractor will be paid for such work in accordance with the said Clause 6 of the Contract.

Travail
supplé-
mentaire

Le chargement, le déchargement et le transport des matériaux de ponceaux, suivant les ordres de l'Ingénieur, seront payés de la manière suivante:

- a) Pour le déchargement des wagonnées au tas de dépôt, dans un rayon de trois cents (300) pieds du wagon: à la tonne.
- b) Pour le transport des matériaux, y compris le chargement des matériaux en tas ou contenus dans les wagons de chemin de fer, ainsi que le déchargement et la formation d'un tas de dépôt le plus rapproché possible du chantier: à la tonne-mille.

Les tonnes-mille seront calculées en multipliant le poids en tonne, ou en fractions de tonne, par la distance de transport parcourue en milles, en passant par la voie la plus directe possible, avec l'approbation de l'Ingénieur.

Toute nouvelle manutention effectuée sur le chantier sera aux frais de l'Entrepreneur et sera comprise dans le prix unitaire fixé dans la soumission.

Les poids seront déterminés en multipliant le poids moyen de chaque article et des matériaux de chaque catégorie par la quantité manutentionnée.

L'Entrepreneur construira et entretiendra à ses frais toutes les routes nécessaires pour exécuter ces travaux (voir le paragraphe 2, alinéa b), de la formule de contrat 3819).

34. Le soumissionnaire est prié de bien lire le paragraphe 6 de la formule de contrat 3819. A cet égard, lorsque les travaux à exécuter ne sont pas compris, de l'avis de l'Ingénieur, dans l'ensemble des travaux requis aux termes du contrat, un ordre supplémentaire de travaux sera donné, par écrit, par l'Ingénieur à l'Entrepreneur, et celui-ci sera payé pour ces travaux suivant les conditions énoncées dans ledit paragraphe 6 du contrat.

Dated at Winnipeg, Manitoba.
23 February 1962.

Daté à Winnipeg (Man.),
le 23 février 1962.

APPENDIX "A-8"

APPENDICE A-8

Regina, Saskatchewan,
June 18, 1965.

Regina (Saskatchewan)
Le 18 juin 1965

A. W. Embury, Esq.,
c/o Messrs. Noonan, Embury, Molisky & Gritzfeld,
Barristers and Solicitors,
712 McCallum Hill Building,
Regina, Saskatchewan.

M. A. W. Embury
a/s MM. Noonan, Embury, Holisky
& Gritzfeld
Avocats et procureurs
712, Édifice McCallum Hill
Regina (Sask.)

Dear Sir:

Re: Lucas Construction Ltd. vs C.N.R.

Further to our recent conversations in connection with the above matter, I beg to advise that I am prepared to accept the sum of \$40,000.00, to be paid to me personally, out of the funds to be provided from the Canadian National Railways in accordance with the terms of the letter from Mr. G. R. Graham of the 1st of June, 1965.

Accordingly, I will be obliged if you will enter into the engagements outlined in Mr. Graham's letter and complete the settlement as required.

This will be your sufficient authority to give the necessary instructions to Mr. Morrow in Edmonton to discontinue the action commenced in my name against the C.N.R.

I will of course engage to endorse the cheque referred to in Mr. Graham's letter if required and to complete all other matters necessary to conclude the commitment of Western Surety Company in respect of the Great Slave Lake Railway project and contract.

If by any chance which I do not anticipate, Krywa or others succeed in establishing a counterclaim against me which will expose Western Surety under the first condition of Mr. Graham's letter, I engage to save Western Surety harmless.

I trust this letter will be sufficient for your purposes in completing the necessary arrangements.

Yours truly,
J. J. LUCAS

Monsieur,

*Objet: Lucas Construction Ltd. versus
le Canadien-National*

Comme suite à nos récentes conversations au sujet de la question mentionnée ci-dessus, je vous prie de remarquer que je suis disposé à accepter la somme de \$40,000, payable à moi-même en personne, somme prélevée sur les fonds du Canadien-National, conformément aux conditions énoncées dans la lettre expédiée par M. G. R. Graham le 1^{er} juin 1965.

Aussi, je vous saurais gré de consigner la chose sous forme d'addition aux engagements exposés dans la lettre de M. Graham et de compléter l'accord en conséquence.

La présente constitue l'autorisation dont vous avez besoin pour donner les instructions voulues à M. Morrow, d'Edmonton, pour qu'il mette un terme à la poursuite intentée en mon nom contre la Canadien National.

Je m'engagerai, évidemment, à endosser, s'il y a lieu, le chèque dont il est question dans la lettre de M. Graham, et m'occuper de toutes les autres questions régissant pour liquider l'engagement de la *Western Surety Company* en ce qui concerne le projet et le contrat relatifs au chemin de fer du Grand lac des Esclaves.

Si, par un hasard selon moi imprévisible, Krywa ou d'autres réussissent à instituer contre moi une contre-reclamation qui compromettrait la *Western Surety* aux termes de la première condition énoncée dans la lettre de M. Graham, je promets de dégager la *Western Surety* de toute responsabilité.

J'espère que la présente lettre vous permettra de répondre à vos fins et de veiller aux arrangements nécessaires.

Veillez agréer, monsieur, l'assurance de ma considération.

J. J. LUCA

APPENDIX A-9

TENDERING PROCEDURES:-

Taken from the policies of the Canadian Construction Association approved by the general assembly of the Association, at its 51st Annual Meeting held in Montreal, on January 19, 1969.

The Association strongly recommends compliance with the provisions of the C.C.A. Code of Practice and "Guide to Construction Tendering Procedures". These documents cover a wide range of tendering procedures. In addition, specific mention is made of the following recommendations:

The invitation to tender should specify the type of contract (or sub-contract) which the bidder will be expected to sign.

The use of Bid Depositories should be specified when tenders are called for construction work in an area where they are in regular operation and endorsed by the industry-wide affiliated Construction Associations for those trades served by them. Bid Depositories should be governed by a joint committee representing both General and Trade Contractors.

Competitive tenders which are publicly called should be opened at a fixed time and in the presence of the bidders or their representatives. In the Federal Government, this long-established practice among Federal Government Departments and Agencies should be extended to include those Crown Corporations that fail to conduct public tender openings such as CNR. Public tender openings afford bidders immediate information concerning their standing and assurance that tenders will be considered equitably. This in turn reflects well on the Owner and attracts more competition for its projects.

Tenders for Federal Government projects should be deposited and publicly opened at designated Federal Government offices in the region in which the work will be performed. Tendering by mail and sending by telegraph over long distances involve serious risks concerning delays outside of the bidders' control. This places many contractors at a disadvantage in bidding on Federal Government projects closing in Ottawa and lessens the degree of interest in competing for them.

Owners, Architects and Consulting Engineers should permit adequate time and provide, at no cost,

APPENDICE A-9

15. MÉTHODES DE PRÉSENTATION DES SOUMISSIONS

Tiré de la politique de l'Association Canadienne de la Construction approuvée lors de sa 31^{ème} assemblée générale, tenue à Montréal, le 19 janvier 1969.

L'Association recommande vivement qu'on respecte les dispositions du Code de conduite de l'A.C.C. et celles du «Guide des soumissionnaires de la construction». Ces documents traitent d'un vaste éventail de méthodes de présentation des soumissions. En outre, on y formule en particulier les recommandations suivantes:

1. Dans l'invitation à soumissionner, on doit préciser le type de contrat (ou de sous-contrat) que le soumissionnaire sera appelé à signer.

2. On indiquera s'il est utilisé une méthode de guichets de dépôt, lorsqu'on demande des soumissions pour des travaux de construction à exécuter dans une région où ces dispositifs sont en usage courant et approuvés, au sein de toute l'industrie, par les associations de la construction affiliées pour les métiers dont elles s'occupent. Les guichets de dépôt doivent être régis par un comité mixte formé de représentants, tant des entrepreneurs généraux que des sous-traitants.

3. Les soumissions dans les cas d'appels d'offres annoncés publiquement doivent être ouvertes à une heure fixe et en présence des soumissionnaires ou de leurs représentants. Dans la région d'Ottawa, cette pratique, établie de longue date et coutumière aux ministères ou organismes fédéraux, doit être adoptée par les sociétés de la Couronne, tel le Canadien-National, qui refusent encore d'ouvrir en public les soumissions reçues. Le fait d'ouvrir ces soumissions en public permet aux soumissionnaires d'être fixés immédiatement quant à leur situation et de compter sur un traitement équitable. La sagesse de cette pratique rehausse le prestige du propriétaire et suscite un renouveau d'intérêt pour ses projets.

4. Les soumissions ayant trait à des projets du gouvernement fédéral doivent être déposées et ouvertes en public aux bureaux fédéraux désignés pour la région dans laquelle les travaux seront exécutés. Le fait de soumissionner par courrier et d'apporter des modifications télégraphiées, alors qu'on se trouve à de grandes distances, comporte de gros risques de retard, auxquels les soumissionnaires ne peuvent rien. Il en résulte que de nombreux entrepreneurs se trouvent désavantagés lorsqu'il s'agit de soumissionner pour des projets du gouvernement fédéral concernant Ottawa, et l'intérêt qu'il y a à présenter une soumission s'en trouve diminué.

5. Les propriétaires, architectes et ingénieurs-conseil doivent accorder le temps voulu et fournir, sans

a sufficient number of plans and specifications for the preparation of tenders, and consult the appropriate Builders' Exchanges or Construction Associations concerning the scheduling of tender closing dates in order to avoid conflicts with other tender calls. These factors play an important part in influencing the number of tenders that are submitted by Trade Contractors and General Contractors. Care in these respects will serve to assist bidders and thereby increase interest in the project in question.

6. Deposits on tender documents should be refunded provided that the documents are returned in good condition. Failure to refund any deposits on undamaged sets of tendering documents that have been returned unduly increases the cost of tender preparation. It is in the general interest of all concerned that sufficient sets be made available by the owner (or his consultant) to the successful contractors.

7. The following contract award procedures should be followed:

(a) The contract should be awarded within 30 days of tender closing. The interests of both the Owner and Contractor are best served by the prompt awarding of the contract. The Contractor can then properly assess his workload and schedule and co-ordinate the project to maximum advantage.

(b) In those cases where competitive tenders exceed the Owner's anticipated cost and his budgetary resources:

1. The contract should be awarded to the lowest acceptable bidder conforming with the tender requirements through negotiations on changes in the work, provided he can come within a price acceptable to the Owner. These negotiations should be conducted by the prime contractor through the affected sub-bidders named in the original tender and no re-tendering will be necessary.

2. In the event that the lowest acceptable bidder or sub-bidders cannot produce a price acceptable to the Owner, the latter should invite not more than the three lowest acceptable prime bidders conforming with the tender requirements and, through them, their three lowest sub-bidders in the trades affected by the revision to re-tender.

frais, un nombre suffisant de plans et devis pour la préparation des soumissions, puis consulter le bureau pertinent de la Bourse du bâtiment ou des Associations de construction au sujet de la fixation de délais de présentation des soumissions, afin d'éviter tout conflit par rapport aux autres appels d'offre. Ce sont là des facteurs qui influent grandement sur le nombre de soumissions présentées par les sous-traitants et les entrepreneurs généraux. L'attention qu'on accordera à ces détails contribuera à aider les soumissionnaires, tout en suscitant un renouvellement d'intérêt pour le projet en question.

6. Les dépôts qui accompagnent les soumissions doivent être remboursés, pourvu que les documents de soumission soient renvoyés en bon état. Faute de rembourser les dépôts relatifs aux jeux de documents de soumission renvoyés intacts, on augmente indûment les frais de préparation des soumissions. Il est à l'avantage de tous les intéressés que le propriétaire (ou son conseil) mette à la disposition des entrepreneurs agréés un nombre suffisant de jeux de documents.

7. On suivra, pour l'adjudication des contrats, les méthodes suivantes:

a) Le contrat doit être adjugé dans les 30 jours qui suivent le délai de présentation des soumissions. Il est à l'avantage à la fois du propriétaire et de l'Entrepreneur d'adjuger promptement le contrat. L'Entrepreneur est alors plus en mesure d'évaluer la somme des travaux à accomplir d'établir au mieux tant le calendrier que la coordination des travaux.

b) Advenant que le prix des soumissions excède les frais prévus par le propriétaire et ses disponibilités budgétaires:

1. Le contrat doit être adjugé à celui qui, tout en étant acceptable, a présenté la soumission la plus basse et conforme aux conditions de présentation des soumissions, quitte à négocier des modifications pour ce qui est des travaux, pourvu que le prix demandé par le sous-traitant soit acceptable par le propriétaire. Ces négociations doivent être menées avec l'Entrepreneur général par l'intermédiaire des sous-traitants intéressés dont le nom apparaît dans la soumission originale, et il ne sera pas nécessaire de faire un autre appel d'offres.

2. Si l'auteur de la soumission la plus basse, les sous-traitants visés, ne peuvent fixer un prix qui soit acceptable par le propriétaire, ce dernier doit inviter au plus les trois entrepreneurs généraux dont les soumissions sont à la fois les plus basses et conformes aux conditions de présentation des soumissions, ainsi que les sous-traitants dont le prix est le plus bas pour les travaux spécialisés visés par la nouvelle demande d'offres.

The compilation of a construction tender involves a considerable outlay. This cost is borne on the premise that the lowest acceptable bidder will receive the contract. It is most unfair to recall tenders for essentially the same project after the bids have been publicized.

8. In the event of the failure of a contractor who has provided a performance bond, the Surety should, when engaging a contractor to complete the contract, normally give preference in negotiations to those contractors who originally submitted a tender on the project. The successful contractor should in turn give priority in his negotiations to those firms having cost commitments or having performed a portion of the work under their contracts. Should the Surety follow the alternative procedure of obtaining a bid or bids following the failure of a bonded contractor, the Surety should adhere to approved tendering procedures in the same manner as Owners.

La compilation d'une soumission de construction comporte une dépense considérable. Ces frais sont assumés en vertu de l'hypothèse selon laquelle le contrat sera adjugé au soumissionnaire admissible dont le prix est le plus bas. Il est tout à fait injuste de faire un nouvel appel d'offres pour un projet qui reste substantiellement le même, une fois que les soumissions ont été publiées.

8. S'il y a défaut de la part d'un entrepreneur qui a fourni une caution d'exécution, la société de garantie doit normalement, lorsqu'elle engagera un entrepreneur pour achever le contrat, négocier de préférence avec les entrepreneurs qui ont soumissionné pour le projet lors du premier appel d'offres. L'Entrepreneur choisi doit, à son tour, négocier d'abord, de préférence, avec les sociétés qui ont engagé des fonds ou qui ont exécuté une partie des travaux aux termes de leur contrat. Si la société de garantie préfère obtenir une ou plus d'une soumission, advenant le défaut d'un entrepreneur qui a fourni une garantie, elle s'en tiendra à des méthodes approuvées d'appels d'offres de la même manière que les propriétaires.

APPENDIX A-10

CANADIAN CONSTRUCTION ASSOCIATION

Construction House, 151 O'Connor St.,
 OTTAWA 4, CANADA
 Area Code 613/236-9455

Your File
 Our File 208.4.8

June 17, 1969.

Memorandum Regarding CCA Representations
 Concerning CNR Construction Procedures

1. Public Tender Openings. The Association has long urged that the CNR open its construction tenders publicly. Indeed, the CNR is specifically named in this regard in the Statement of Policy on Tendering Procedures adopted at the CCA Annual Meetings in recent years (cf. Section 16.3 in attached copy). The CNR continues to refrain from making tender information public.

2. Construction Contract Provisions. The Association submitted considerable material when the CNR's standard forms of construction contract were being revised. When this work was completed, the CCA pointed out that the new form contained a number of inequitable provisions that had been discarded by the Federal Government when its revised standard construction contract forms were published in 1963.

3. Lists of Bidders on CNR Projects. It is commonplace for Owners to advise the industry of the names of those firms which have taken out sets of tendering documents. This information is used by sub-contractors and suppliers who are interested in submitting quotations to prime bidders. This results in more widespread competition. The CNR has declined to so act in response to representations.

S. D. C. Chutter,
 General Manager.

APPENDICE A-10

ASSOCIATION CANADIENNE
 DE LA CONSTRUCTION

Edifice de la Construction
 151, rue O'Connor
 OTTAWA 4, CANADA

Indicatif régional 613/236-9455

Le 17 juin 1969.

Note de service concernant les représentations
 faites par l'ACC au sujet des méthodes
 de construction du CN

1. Ouverture des soumissions publiques. L'Association insiste depuis longtemps pour que les soumissions de construction présentées au Canadien-National soient ouvertes en public. A cet égard, le Canadien-National est même désigné par son nom dans l'énoncé relatif à la politique en matière de méthodes de présentation des soumissions, adoptée lors des récentes réunions annuelles de l'ACC (voir le paragraphe 16.3 dans l'exemplaire ci-joint). Le Canadien-National refuse toujours de rendre publiques les données contenues dans les soumissions.

2. Dispositions des contrats de construction. L'Association a soumis des quantités de documentation lorsque le Canadien-National était à reviser les formules ordinaires de contrat de construction. Une fois ce travail terminé, l'ACC a signalé que la nouvelle formule renfermait un certain nombre de dispositions peu équitables, que le gouvernement fédéral a rejetées lorsqu'il a publié, après révision, ses propres formules ordinaires de contrat de construction, en 1963.

3. Listes de soumissionnaires pour les projets du CN. Les propriétaires ont l'habitude de communiquer aux industries les noms des sociétés qui ont demandé des jeux de documents de présentation de soumissions. Ces renseignements sont utilisés par les sous-traitants et les fournisseurs intéressés à soumettre des prix aux principaux soumissionnaires. Cette pratique a pour effet de permettre une concurrence plus étendue. Le Canadien-National a refusé d'agir de cette manière, en dépit des représentations qui ont été faites.

Le Directeur général,
 (signature)
 S. D. C. Chutter

OFFICIAL BILINGUAL ISSUE

FASCICULE BILINGUE OFFICIEL

HOUSE OF COMMONS

CHAMBRE DES COMMUNES

First Session

Première session de la

Twenty-eighth Parliament, 1968-69

vingt-huitième législature, 1968-1969

STANDING COMMITTEE

COMITÉ PERMANENT

ON

DES

**TRANSPORT
AND COMMUNICATIONS**

**TRANSPORTS
ET DES COMMUNICATIONS**

Chairman

H.-Pit Lessard

Président

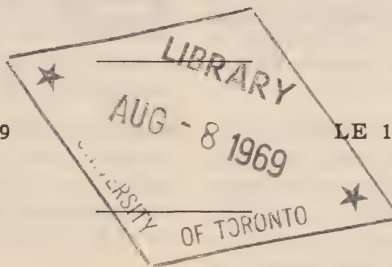
MINUTES OF PROCEEDINGS
AND EVIDENCE

PROCÈS-VERBAUX ET
TÉMOIGNAGES

No. 29

JUNE 19, 1969

LE 19 JUIN 1969



Respecting

Great Slave Lake line
of Railway.

Concernant

Ligne ferroviaire du Grand Lac
des Esclaves.

WITNESSES—TÉMOINS

(See Minutes of Proceedings)

(Voir Procès-verbaux)

STANDING COMMITTEE ON
TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

COMITÉ PERMANENT DES
TRANSPORTS ET DES
COMMUNICATIONS

Chairman
Vice-Chairman

M. H.-Pit Lessard

Président
Vice-Président

and Messrs.
et MM.

Allmand,
Baldwin
¹ Benjamin,
Bigg,
Breau,
Cadieu (*Meadow
Lake*)

² Corbin,
Crossman,
Douglas (*Assiniboia*)
Godin,
Guay (*Lévis*),
Horner,
Howe,

Nesbitt,
³ Osler,
Portelance,
Skoberg,
Trudel,
Turner (*London East*)—
(20)

(Quorum 11)
Le secrétaire du Comité
Robert Normand
Clerk of the Committee

Pursuant to Standing Order 65 (4) (b) Suivant l'article 65 (4) (b) du Règlement.

- ¹ Replaced Mr. Rose, on June 19, 1969. ¹ Remplace M. Rose, le 19 juin 1969.
² Replaced Mr. Perrault, on June 19, 1969. ² Remplace M. Perrault, le 19 juin 1969.
³ Replaced Mr. Mahoney, on June 19, 1969. ³ Remplace M. Mahoney, le 19 juin 1969.

[Text]

[Traduction]

MINUTES OF PROCEEDINGS

THURSDAY, June 19, 1969
(57)

The Standing Committee on Transport and Communications met this day at 11:05 a.m.; Mr. H. Pit Lessard, Chairman, presided.

Members present: Messrs. Allmand, Benjamin, Breau, Cadieu (*Meadow Lake*), Crossman, Douglas (*Assiniboia*), Guay (*Lévis*), Horner, Lessard (*LaSalle*), Mahoney, Nesbitt, Perrault, Portelance, Skoberg, Trudel, Turner (*London East*) (16).

Also present: Messrs. Whelan, Corbin, Osler, Ritchie, Givens.

Witnesses: From the Canadian National Railways: Messrs. Norman MacMillan, Chairman and President; Ralph T. Vaughan, Vice-President and Secretary; J. M. Duncan, Assistant General Counsel; V. R. Cox, Engineer of Location and Construction system and Robert M. Hardy, Consultant to the Canadian National Railways.

The Chairman introduced Mr. MacMillan who introduced officials of the Company, and then proceeded to make an opening statement, reading from a prepared text, on the construction of the Great Slave line of railway.

Mr. J. M. Duncan, reading from a prepared text, then commented on statements and allegations made by the witnesses who appeared before the Committee on Tuesday, June 17, 1969.

Officials of the Canadian National Railways agreed to supply additional information in the form of documents. These documents will be sent to Members of the Committee by the Clerk as soon as they are received. Witnesses were questioned hereon.

PROCÈS-VERBAL

Le JEUDI 19 juin 1969.
(57)

Le Comité permanent du transport et des communications s'est réuni à 11h 05 ce matin sous la présidence de M. H.-Pit Lessard, président.

Présents: MM. Allmand, Benjamin, Breau, Cadieu (*Meadow Lake*), Crossman, Douglas (*Assiniboia*), Guay (*Lévis*), Horner, Lessard (*La Salle*), Mahoney, Nesbitt, Perrault, Portelance, Skoberg, Trudel et Turner (*London East*) (16).

De même que: MM. Whelan, Corbin, Osler, Ritchie et Givens.

Témoins: Du Canadien National: MM. Norman MacMillan, président; Ralph T. Vaughan, vice-président et secrétaire; J. M. Duncan, avocat-conseil adjoint; V. R. Cox, service technique de l'emplacement et de la construction et Robert M. Hardy, expert-conseil auprès du Canadien National.

Le président présente M. MacMillan qui présente à son tour les représentants de la compagnie, et fait ensuite un exposé préliminaire, en donnant lecture d'un document écrit, sur la construction de la ligne de chemin de fer vers le Grand Lac des Esclaves.

M. J. M. Duncan donne lecture d'un document écrit et fait ensuite des commentaires relatifs aux déclarations et aux allégations des témoins qui ont comparu devant le Comité le mardi 17 juin 1969.

Les dirigeants du Canadien National acceptent de fournir des renseignements supplémentaires sous la forme de documents. Ceux-ci seront communiqués aux membres du Comité par le secrétaire dès leur réception. On interroge les témoins à ce sujet.

At 12:20 p. m., with the questioning of the witnesses continuing, it was moved by Mr. Crossman,

Resolved,—That the Committee adjourn until 3:30 p. m. this day.

AFTERNOON SITTING

(58)

The Standing Committee on Transport and Communications met this day at 3:30 p.m.; the Chairman, Mr. H. Pit Lessard, presided.

Members present: Messrs. Allmand, Benjamin, Breau, Cadieu (*Meadow Lake*), Corbin, Crossman, Douglas (*Assiniboia*), Guay (*Lévis*), Horner, Howe, Lessard (*LaSalle*), Nesbitt, Osler, Portelance, Skoberg, Trudel, Turner (*London East*) (17).

Also present: Messrs. Givens, Corbin, Osler, Mahoney.

Witnesses: From the Canadian National Railways: Same as at morning sitting.

Questioning of witnesses resumed on the subject dealing with construction of the Great Slave Lake line of railway.

It was then agreed that the following documents be filed with the Clerk as exhibits:—

- A) A copy of the old contract formerly used by the Canadian National Railways. (*Exhibit D*)
- B) A copy of the “new” contract now used by the Canadian National Railways. (*Exhibit E*)
- C) A copy of the contract now used by the Department of Public Works. (*Exhibit F*)
- D) A copy of the contract now used by the Department of Transport. (*Exhibit G*)

A 12h 20, comme l'interrogatoire des témoins se poursuit, M. Crossman propose et

Il est décidé,—que le Comité s'ajourne jusqu'à 15h 30 cet après-midi.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

(58)

Le Comité permanent du transport et des communications se réunit cet après-midi à 15h 30 sous la présidence de M. H.-F. Lessard.

Présents: MM. Allmand, Benjamin, Breau, Cadieu (*Meadow Lake*), Corbin, Crossman, Douglas (*Assiniboia*), Guay (*Lévis*), Horner, Howe, Lessard (*LaSalle*), Nesbitt, Osler, Portelance, Skoberg, Trudel, Turner (*London East*) (17).

De même que: MM. Givens, Corbin, Osler, Mahoney.

Témoins: Du Canadien National: Les mêmes que pour la séance du matin.

Le Comité reprend l'interrogatoire des témoins au sujet de la construction de la ligne de chemin de fer vers le Grand Lac des Esclaves.

Il est ensuite convenu qu'on dépose les documents énumérés ci-dessous auprès du secrétaire à titre de documents adoptés:—

- A) Un exemplaire de l'ancienne formule de contrat dont se servait le Canadien National autrefois. (*Document à l'appui D*)
- B) Un exemplaire de la nouvelle formule de contrat dont se sert présentement le Canadien National. (*Document à l'appui E*)
- C) Un exemplaire de la formule de contrat dont se sert présentement le ministère des Travaux publics. (*Document à l'appui F*)
- D) Un exemplaire de la formule de contrat dont se sert présentement le ministère des Transports. (*Document à l'appui G*)

E) A copy of the contract now used
by the National Harbours Board.
(*Exhibit H*)

The questioning being concluded, the
Chairman thanked the witnesses for the
evidence given and they were excused.

At 6:05 p. m., the Committee adjourned
the call of the Chair.

Robert Normand,
Clerk of the Committee

E) Un exemplaire du contrat dont se
sert présentement le Conseil des
ports nationaux.
(*Document à l'appui H*)

Une fois la période de questions ter-
minée, le président remercie les témoins
de leurs témoignages et leur permet de se
retirer.

A 18h 05, le Comité s'ajourne jusqu'à
nouvelle convocation du président.

Le secrétaire du Comité,
Robert Normand.

EVIDENCE

(Recorded By Electronic Apparatus)

Thursday, June 19, 1969

1103

The Chairman: Gentlemen, we do not have a quorum but I think we are allowed to sit as long as we have five members. As you know, we are here this morning to hear the CNR witnesses. I would like to hear Mr. MacMillan, before he makes a brief resumé, to introduce the witnesses who are here with him this morning. Mr. MacMillan.

Mr. Nesbitt: Mr. Chairman, on a point of privilege, I think I should put on the record at this time that one of the reasons we are short of members at this moment, while we are sitting here on this matter, the Atlantic Regional Freight Assistance Bill before the House. This meeting was arranged some time ago, which is in no way the fault of you, Mr. Chairman, or the Clerk of this Committee, but I would request that you forward this complaint to the House leader so that two matters concerning those whose responsibility in the House is transport do not occur again at the same time. Some of us feel that we should not have the Atlantic Regional Freight Assistance Bill in the House because of the Atlantic Regional Freight Assistance Bill and at the same time be here because of this matter. It makes it very difficult to proceed and I would be obliged, sir, if you would convey this to those who arrange the House business.

The Chairman: I think your point is well taken, Mr. Nesbitt.

Mr. Allmand: I would concur with Mr. Nesbitt on this.

The Chairman: Mr. MacMillan.

Mr. Norman MacMillan (Chairman and President, Canadian National Railways): Mr. Chairman, and

1105

Gentlemen, Canadian National, in view of the representations, statements and allegations made to you on Tuesday of this week by five contractors and a legal representative on behalf of three of them, would request the opportunity to make a general statement of its position relative to the Great Slave Lake Railway project.

TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

Le jeudi 19 juin 1969

Le président: Messieurs, nous n'avons pas quorum, je crois que nous pouvons siéger du moment qu'il y a cinq membres. Comme vous le savez, nous entendrons ce matin les représentants du National-Canadien. Je demanderais à M. MacMillan, avant qu'il nous fasse lecture de son mémoire, de nous présenter les témoins qui l'accompagnent.

M. Nesbitt: J'invoque le règlement. Je me dois de consigner au compte rendu qu'une des raisons pour lesquelles nous n'avons pas un nombre suffisant de membres, c'est que, pendant que nous sommes ici, la Chambre est saisie du projet de loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes. La réunion était prévue depuis longtemps. Ce n'est pas votre faute, monsieur le président, ni celle du secrétaire du Comité, mais enfin, je demanderais que vous fassiez part de ce grief au leader de la Chambre qui prévoit l'ordre des travaux, pour qu'on ait pas à s'occuper simultanément de deux questions se rapportant aux transports. Certains d'entre nous croient qu'ils devraient être à la Chambre à cause de ce bill et être ici en même temps pour étudier la question qui nous préoccupe. Il est très difficile d'être aux deux endroits et je vous demanderais donc, monsieur le président, d'en faire part à ceux qui prévoient l'ordre des travaux de la Chambre.

Le président: Je crois que vous avez raison, monsieur Nesbitt.

M. Allmand: Je le crois également.

Le président: Monsieur MacMillan.

M. Norman MacMillan (président des chemins de fer Nationaux du Canada): Monsieur le président et

messieurs, le National-Canadien, vu les instances, les déclarations et les allégations faites mardi par 5 entrepreneurs et un représentant légal qui a parlé au nom de 3 d'entre eux, demande de faire une déclaration d'ensemble sur ses lignes de conduite à l'égard du projet de chemin de fer du Grand lac des Esclaves.

[Text]

Before doing so, however, I would like to refer to those who are appearing with me: Mr. Ralph Vaughan, Vice-President and Secretary, Mr. Main Duncan, Assistant General Counsel, both of whom are known to you from other appearances before you, are here in the capacity of counsel; Mr. V. R. Cox, of Edmonton, who was Canadian National's engineer directly responsible for the execution of the work involved in this approximately 400 miles of railway, is the Engineer of Location and Construction of the System. This is the position and title he held in 1962 and this is the position and title he holds today. Mr. Cox, a graduate in civil engineering, is a professional engineer, commenced with Canadian National in 1941 and engaged in a variety of construction works in all provinces from Ontario west. Mr. Cox has been a senior officer of the company since 1957 and in our judgment has performed well and, from my own experience, has dealt with many projects and contractors on a fair and reasonable basis.

Also, in the course of my statement, I will make reference to Dr. R. M. Hardy, Dean of Engineering, of the University of Alberta, a civil engineer who is a specialist in earth work problems and has had thirty years' experience in dealing with contract problems of this nature, in many cases on behalf of individual contractors as well as their organizations. Dr. Hardy is regarded as eminent in his field and it was because of his experience that we engaged him to study the claims the railway had received and to submit a report on their validity together with recommendations on the basis on which settlements, if any, should be made.

Before dealing specifically with the contracts of the five companies or individuals named in your terms of reference, I should like to make a few other general observations.

Canadian National, as a corporate entity, does business with hundreds of contractors and suppliers, large and small, each year. As an emanation of the Crown, or, if you will, a Crown Company, composed of many corporations which preceded the amalgamation into Canadian National Railways, it operates on accepted business and commercial standards. It can sue or be sued and, in the normal process of its business dealings, behaves and acts like any other commercial organization.

As I will indicate in some detail later, in the particular cases involved here today, three of the five contractors named submitted claims and these were negotiated to a full and final settlement by prominent and reputable solicitors for the contractors and the lawyers of the Law Department of Canadian National Railways. In the ordinary course of our business, if, in dealing with particular claims the solicitors do not reach agreement, then the normal remedy of litigation lies, and this is the manner in which we have been accustomed to doing business in this Corporation, under statutory

[Interpretation]

Et je voudrais auparavant vous présenter les personnes qui sont ici avec moi: M. Ralph Vaughan, vice-président et secrétaire, M. Main Duncan, chef adjoint du contentieux, que vous connaissez par qu'ils sont déjà venus ici, qui sont ici en tant que vocats; M. V. R. Cox, d'Edmonton, qui était directement responsable de l'exécution des travaux pour 400 milles de chemins de fer, est l'ingénieur responsable des emplacements et de la construction. C'est le poste qu'il occupait en 1952 et c'est le poste qu'il occupe maintenant. M. Cox est un diplômé en génie civil, un ingénieur professionnel, qui a commencé à travailler au National-Canadien en 1941 et qui a participé à différents travaux de construction dans toutes les provinces à partir de l'Ontario vers l'Ouest. M. Cox est un agent senior de la compagnie depuis 1957 et, à notre avis, a rendu d'excellents services. Selon moi, il a été responsable de bons nombres de projets et d'entreprises qu'il a accomplis de façon juste et équitable.

De même, au cours de ma déclaration, je vous parlerai du docteur R. M. Hardy, doyen de la Faculté de génie de l'Université de l'Alberta. C'est un ingénieur civil qui est un spécialiste des sols et il a trente années d'expérience dans le domaine des problèmes de contrats de ce genre. Il est un spécialiste et c'est en raison de son expérience que nous avons eu recours à ses services pour étudier les réclamations que le chemin de fer a reçues et présenter un rapport sur leur bien-fondé et les règlements possibles, s'il devait en avoir.

Avant de vous parler de façon plus particulière des contrats des cinq compagnies ou des personnes mentionnées dans votre mandat, je voudrais faire encore quelques autres observations d'ordre général.

Le National-Canadien, en tant qu'organisme constitué, a des contacts avec des centaines d'entrepreneurs et de fournisseurs, grands et petits, chaque année. En tant que société de la Couronne comprenant bon nombre de sociétés constituées qui ont fusionné pour donner les chemins de fer Nationaux du Canada, notre compagnie fonctionne suivant les normes reconnues du monde des affaires. Elle peut poursuivre en justice ou être l'objet de poursuites et dans le cours normal des choses, elle se comporte et réagit comme toute autre organisme commercial.

Comme je l'indiquerai en détail plus tard, pour ces cas qui sont en cause ici aujourd'hui, trois des cinq entrepreneurs mentionnés ont présenté des réclamations qui ont été l'objet de négociations et qui ont eu un règlement complet et final grâce aux représentants compétents des entrepreneurs et aux avocats du service juridique des chemins de fer Nationaux du Canada. Lorsque les représentants ne viennent pas à une entente, le règlement normal d'un litige, et c'est là notre façon générale de faire, se trouve dans les directives statutaires et autres.

[Texte]

and other directions. It surely will make this process academic and almost farcical if, having solemnly deliberated and negotiated with a contractor, with settlement reached and a release executed, a further claim can be made, based on the same facts, through some other process, outside the jurisdiction of the ordinary courts of the land. If a practice such as this is allowed to develop, then Canadian National's competence and confidence in doing business with individuals and contractors will be seriously and severely diluted.

I will say, as well, that Canadian National does not like to see contractors lose money on a given

1110

job or go broke, and accepts as a general business premise under which we operate, that contractors are entitled to a fair return on a given job.

However, it must be remembered that a contract is a contract, and if things do not always work out in the favour of the contractor, Canadian National does not consider that it is its function to reward less than adequate performance. We expect to be bound by the terms of the contract. Similarly, we expect the contractor to be bound by the terms of the contract.

With respect to the Great Slave Lake Railway project, our normal practices were followed. Pertinent information is as follows: 55 general contracts were awarded for clearing, grading, installation of culverts, bridges, buildings, and crushing and supplying of ballast. Thirty-two different contractors were involved; some held more than one contract. Twenty-four subcontractors and two prime contractors, were approved by Canadian National.

Public tenders were invited. All successful bidders were given an opportunity to withdraw their tenders without penalty. In other words, every successful bidder was invited to look again at the appropriateness of his bid. Contractors were required to confirm that they were thoroughly familiar with the conditions of the site of the particular contract, and further, that they understood the specifications of the contract and that details would be strictly enforced.

Firm completion dates were called for. 100 per cent performance bonds were required in every case. I am sure that most of you will realize that a bond in that magnitude was substantially greater than normally required.

Bonding companies had to take over six contracts held by three contractors; namely, Lucas Construction Company Limited which held one contract for grading Section 4, Krywa Bros. Construction Ltd. which held four contiguous contracts for clearing Sections 6, 7, 8 and 9, and A.W. Homme Ltd. which held a contract for a building at High Level.

[Interprétation]

semble ridicule qu'après avoir ainsi délibéré et négocié et conclu une entente, on présente une autre réclamation, qui soit fondée sur les mêmes faits, en vertu d'un autre processus hors des cadres de la compétence des tribunaux habituels du territoire. Si l'on permet qu'une telle pratique s'établisse, la compétence et la confiance du National-Canadien à conclure des affaires avec des particuliers et des entrepreneurs seront alors amoindries d'une façon marquée.

Je dirais même que le National-Canadien n'aime pas voir les entrepreneurs perdre de l'argent pour un

travail donné ou faire faillite et est convaincu que les entrepreneurs ont droit à un profit raisonnable pour un travail donné.

Toutefois, il ne faut pas oublier qu'un contrat est un contrat et si les choses ne favorisent pas toujours l'entrepreneur, le National-Canadien ne trouve pas qu'il doive rémunérer un travail moins qu'acceptable. Nous sommes liés par les conditions du contrat et, de même, nous nous attendons que l'entrepreneur soit lié par les conditions du contrat.

Pour ce qui est du projet de chemin de fer du Grand lac des Esclaves, nous avons suivi les pratiques habituelles. Les renseignements pertinents sont les suivants: 55 contrats généraux ont été adjugés pour le dégagement et l'aménagement, la construction de ponceaux, de ponts, de bâtiments, le broyage de la pierre et la formation d'un ballast; 32 entrepreneurs différents étaient en cause, dont certains avaient plus d'un contrat. Le National-Canadien avait approuvé 24 sous-entrepreneurs et 2 entrepreneurs principaux. Des appels d'offres ont été présentés au public et tous les soumissionnaires choisis ont eu l'occasion de retirer leur offre sans sanction. Ils pouvaient reconsidérer leur soumission. On a exigé que les entrepreneurs confirment qu'ils connaissaient bien l'emplacement visé par le contrat et qu'ils comprenaient les devis du contrat, parce qu'ils devraient s'y conformer à la lettre. Des dates précises ont été demandées pour la fin des travaux. Un cautionnement de 100 p. 100 pour la réalisation des travaux a été exigé.

Des compagnies de sûreté se sont occupées de 6 contrats détenus par trois entrepreneurs, soit la *Lucas Construction Co. Ltd.*, qui avait un contrat pour l'aménagement de la section 41, la *Krywa Bros. Construction*, qui avait quatre contrats contigus pour le déblaiement des sections 6, 7, 8 et 9, et la *A.W. Homme Ltd.* qui avait un contrat pour la construction d'un bâtiment en haute altitude.

[Text]

Six contractors, as follows, submitted claims for additional compensation and all claims have been settled and paid: Lucas Construction, contract for grading Section 4; Piggott Construction, contract for grading Section 5; Ben Ginter Construction, contract for grading Sections 6 and 7; Foundation Company of Canada, contract for grading Sections 8 and 9; Krywa Bros., contract for clearing Sections 6, 7, 8 and 9; Fraser & Rice Construction, contract for timber trestle approaches and substructure of a bridge at Mile 234.7.

Court action was commenced against the Railway by three of the six contractors; that is, Fraser & Rice Krywa Bros., and Lucas Construction, but settlement of these claims was reached out of court.

With respect to the five contractors named in the terms of reference of the Committee — your Committee — I should like to make the following statement:

PETER ROHL

This contractor had two clearing contracts:

Section 2 (Mileage 52 to 100)

Section 3 (Mileage 100 to 137)

Work on Section 2 was commenced in February, 1962 and was completed in November, 1962.

Work on Section 3 was commenced in February, 1962 and was completed in December, 1962.

• 1115

Final payments were made about December, 1962 (in respect of Section 2) and January, 1963 (in respect of Section 3).

No claim was ever received by the Railway from this contractor. There is, therefore, no claim outstanding.

No release was executed because there was no dispute with respect to the final payment on the contracts.

BEN GINTER CONSTRUCTION CO. LTD.

This contractor had two contracts for grubbing, stripping, grading, and installation of culverts:

Section 6 (Mileage 170 to 210)

Section 7 (Mileage 210 to 245)

Work on Section 6 was commenced in May, 1963 and was completed in October, 1964.

Work on Section 7 was commenced in April, 1963 and was completed in October, 1964.

[Interpretation]

Six entrepreneurs, dont les noms suivent, ont présenté des réclamations pour une indemnité supplémentaire et toutes les réclamations ont été réglées et payées: la *Lucas Construction*, contrat pour l'aménagement de la section 4; la *Piggott Construction*, contrat pour l'aménagement de la section 5; la *Ben Ginter Construction*, contrat pour l'aménagement des sections 6 et 7; la *Foundation Company of Canada*, contrat pour l'aménagement des sections 8 et 9; la *Krywa Bros.*, contrat pour le dégauchement des sections 6, 7, 8 et 9; la *Fraser & Rice Construction*, contrat pour la construction des chevalets et de la charpente d'un pont au mille 234.7.

Trois des six entrepreneurs, soit *Fraser & Rice*, *Krywa Bros.*, et *Lucas Construction*, ont engagé des poursuites, mais nous avons réglé l'affaire à l'amiable.

Pour ce qui est des cinq entrepreneurs mentionnés dans le mandat du Comité, votre Comité, je voudrais faire la déclaration qui suit.

PETER ROHL

Cet entrepreneur avait deux contrats de dégauchement:

section 2 (milles 52 à 100)

section 3 (milles 100 à 137)

Les travaux à la section 2 ont commencé le 2 février 1962 et ont terminé en novembre 1962.

Les travaux à la section 3 ont commencé en février 1962 et ont terminé en décembre 1962.

Les derniers paiements ont été faits vers le mois de décembre 1962 pour ce qui est de la section 2, et au mois de janvier 1963 pour ce qui est de la section 3.

Aucune réclamation n'a jamais été faite à la compagnie par cet entrepreneur. Par conséquent, il n'y a pas de réclamation en instance. Aucune décharge n'a été signée parce qu'il n'y avait pas de différend pour ce qui était du dernier paiement en vertu de ces contrats.

BEN GINTER CONSTRUCTION CO. LTD.

Cet entrepreneur avait deux contrats de défrichage, d'aménagement et de construction de ponts:

section 6 (milles 170 à 210)

section 7 (milles 210 à 245)

Les travaux à la section 6 ont commencé en mai 1963 et ont terminé en octobre 1964.

Les travaux à la section 7 ont commencé en avril 1963 et ont terminé en octobre 1964.

[Texte]

Disputes arose, *inter alia*, with respect to interpretation of contract, payment for frozen materials, and quantities of materials moved. Final payment was made in January, 1969 on both contracts following lengthy negotiations between the solicitors of the contractor and the Railway.

The Complete release was executed by Ben Ginter Construction Co. Ltd., and there are no claims outstanding.

While no action was instituted in the Courts, the contractor was represented by John Dietrich, barrister and solicitor, practicing in Prince George, B.C. and George H. Steer, Q.C., of the law firm of Milner and Steer, Edmonton, Alberta. Dr. R. M. Hardy was engaged by the Railway to study this claim, to submit a report on its validity, and to make a recommendation on what settlement, if any, ought to be made. Dr. Hardy's study and recommendation formed the basis of the settlement mentioned.

LUCAS CONSTRUCTION CO. LTD.

This firm contracted for the grubbing, stripping and grading of Section 4, Mileage 83 to 120.

Work commenced in May, 1962 and the contract was completed in November, 1963. In September of 1962, this contractor released a portion of the work (Mileage 88 to 92) and another contractor was employed to complete that portion. This work was performed at Railway expense and not charged back to Lucas Construction.

In the spring of 1963, Lucas Construction Ltd. was increasingly in default of the contract. As a result of representations made by Lucas, the time for completion of the contract was extended to July 31st, 1963; however, early in September, Western Surety Company (the bonding company) assumed responsibility for the work.

A well-known law firm, Messrs. Embury, Molisky, Ritzfeld and Embury of Saskatoon, Saskatchewan, as retained to act on behalf of the contractor and the bonding Company. An action was commenced in the Supreme Court of Alberta by Messrs. Chambers, Saucier, Jones, Peacock, Black, Gain and Stratton, Barristers and Solicitors of Edmonton, Alberta, on January 7th, 1965. In the Province of Alberta, an action is commenced by filing a Statement of Claim. While the action was commenced, the Statement of Claim was not served on the Railway. In June, 1965 settlement in "full and final settlement of all outstanding claims that Lucas may have against Canadian National Railways" was arranged, and the action was discontinued. Final payment was made on July 1st, 1965.

[Interprétation]

Un différend s'est présenté pour ce qui est de l'interprétation du contrat, du paiement pour les matériaux congelés et les quantités de matériaux transportés. Le dernier paiement a été fait en janvier 1969 pour les deux contrats, à la suite de longues négociations entre les avocats de l'entrepreneur et ceux de la compagnie.

Ben Ginter Construction Co. Ltd. a signé la décharge et il n'y a aucune réclamation en instance. Même si aucune disposition n'a été prise devant les tribunaux, l'entrepreneur était représenté par M^e John Dietrich, avocat de Prince George (C.-B.) et M^e George H. Steer, conseiller de la reine, de l'étude Milner and Steer, à Edmonton (Alb.). Le docteur R. M. Hardy qui a été engagé par la compagnie pour étudier cette réclamation, présenter un rapport sur son bienfondé et formuler une recommandation sur le règlement qui devait être fait, s'il devait y en avoir un. L'étude du docteur Hardy et ses recommandations ont constitué le fondement du règlement mentionné.

LUCAS CONSTRUCTION CO. LTD.

Cette entreprise avait le contrat de défrichement et d'aménagement de la section 4, milles 83 à 120.

Les travaux ont commencé en mai 1962 et ont terminé en novembre 1963. En septembre 1962, cet entrepreneur a signé une décharge pour une partie des travaux (milles 88 à 92) et un autre entrepreneur a été employé pour terminer cette partie. Ces travaux ont été faits aux frais de la compagnie de chemins de fer et n'a pas été exigé de *Lucas Construction*.

Au printemps de 1963, *Lucas Construction Ltd.* honorait de moins en moins les conditions de son contrat. A la suite d'instances faites par *Lucas*, le temps prévu pour terminer les travaux a été prolongé jusqu'au 31 juillet 1963; toutefois, au début du mois de septembre, *Western Surety Company* (la compagnie de sûreté) a assumé la responsabilité des travaux.

Les services de l'étude très bien connue, MM. Embury, Molisky, Ritzfeld and Embury, de Saskatoon, ont été retenus pour représenter l'entrepreneur et la compagnie de sûreté. Le 7 janvier 1965, les poursuites ont été engagées par MM. Chambers, Saucier, Jones, Peacock, Black, Gain and Stratton, avocats d'Edmonton (Alb.) à la Cour suprême de l'Alberta. Dans la province de l'Alberta, on dépose premièrement un exposé de réclamation, mais on n'a pas notifié l'exposé à la compagnie de chemins de fer. En juin 1965, un règlement final de toutes réclamations en instance de Lucas à l'égard des chemins de fer Nationaux du Canada a été signée et les poursuites ont été abandonnées. Le dernier versement a été fait le 22 juillet 1965.

[Text]

There are no claims outstanding against Canadian National. Dr. R. M. Hardy was engaged to study the claim presented by and on behalf of Lucas Construction Ltd. and Western Surety Company and his recommendation formed the basis of the settlement arranged.

HATCH CONSTRUCTION LTD.

● 1120

This firm had the contract for grubbing, stripping and grading of Section 3 (Mileage 70 to 83).

Work was commenced in June, 1962 and the contract was completed in January, 1963.

Final payment was made about May, 1963.

No Release was necessary because there was no dispute about the final payment.

There are no claims outstanding. No action was commenced against Canadian National by Hatch Construction Limited. It was understood that Hatch Construction Limited did perform certain work on contracts held by the Ben Ginter Construction Company. Hatch Construction Limited was not, however, one of the sub-contractors approved by the Railway and the arrangements between Hatch Construction and Ben Ginter Construction are not within our knowledge.

Krywa Brothers Construction Limited had four clearing contracts:

- Section 6 (Mileage 215 to 260)
- Section 7 (Mileage 260 to 300)
- Section 8 (Mileage 300 to 335)
- Section 9 (Mileage 335 to 375)

Work on Section 6 was commenced in December 1962 and was completed in November 1963.

Work on Section 7 was commenced in January 1963 and was completed in November 1963.

Work on Section 8 was commenced in January 1963 and was completed in November 1963.

Work on Section 9 was commenced in October 1962 and was completed in December 1963.

Final payment based on the estimated quantities was made in September 1964.

The contractor and the bonding company retained Messrs. Clement, Parlie and Company of Edmonton, Alberta to act on their behalf. An action was commenced in the Supreme Court of Alberta and the Statement of Claim was served on the Railway.

Dr. R. M. Hardy examined the claim presented by the contractor and the bonding company and his recommendation was the basis of settlement of the suit.

[Interpretation]

Il n'y a pas d'autres réclamations en instance.

Le docteur Hardy a été engagé pour étudier les réclamations présentées par *Lucas Construction Ltd.* et *Western Surety Company* ou en leur nom et ses recommandations ont constitué le fondement du règlement.

HATCH CONSTRUCTION LTD.

Cette entreprise avait le contrat de défrichement et d'aménagement de la section 3 (milles 70 à 83).

Les travaux ont commencé en juin 1962 et ont terminé en janvier 1963.

Le dernier paiement a été fait vers le mois de mai 1963. Aucune décharge n'a été signée parce qu'il n'y avait pas de différend pour ce qui était du dernier paiement. *Hatch Construction Limited* n'a pas pour suivi le National-Canadien. *Hatch Construction Ltd.* fait des travaux compris dans les contrats de *Ben Ginter Construction Company*. Toutefois *Hatch Construction Limited* n'était pas un des sous-traitants approuvés par le National-Canadien et les ententes entre *Hatch Construction* et *Ben Ginter Construction* se sont faites à notre insu.

Krywa Brothers Construction détenaient quatre contrats de dégagement.

- section 6 (milles 215 à 260)
- section 7 (milles 260 à 300)
- section 8 (milles 300 à 335)
- section 9 (milles 335 à 375)

Les travaux à la section 6 ont commencé en décembre 1962 et ont terminé en novembre 1963.

Les travaux à la section 7 ont commencé en janvier 1963 et ont terminé en novembre 1963.

Les travaux à la section 8 ont commencé en janvier 1963 et ont terminé en novembre 1963.

Les travaux à la section 9 ont commencé en octobre 1962 et ont terminé en décembre 1963.

Le dernier paiement, fondé sur les quantités estimées, a été fait en septembre 1964.

Le contracteur et la compagnie de sûreté ont retenu les services de MM. Clement, Parlie and Company, d'Edmonton (Alb.), pour les représenter. Des dispositions en justice ont été prises à la Cour supérieure de l'Alberta, et un exposé de réclamation a été notifié à la compagnie de chemins de fer.

Le docteur R. M. Hardy a étudié cette réclamation présentée par l'entrepreneur et la compagnie de sûreté, et ses recommandations ont constitué le fondement du règlement.

[Texte]

A complete release was executed by the contractor and the bonding company in December, 1968, and the action was discontinued. There are no outstanding claims.

As far as the foregoing contractors and their claims are concerned, the Railway, when it made the settlements, considered the matter closed, as the Railway, to my knowledge, had not heard further from any of them with respect to any other claim or grievance. It was, therefore, with some surprise that we learned that five contractors were looking for, in their own description, special treatment.

In any event, Canadian National has accepted the invitation of the Committee to appear here today to make a statement of its position.

There are one or two other comments which I would like to make. As I read in the newspapers yesterday, it was reported that an allegation was made that the Canadian National had either fabricated or falsified certain records. I deny this categorically, and find this sort of innuendo irresponsible. Also, reference was made to Mr. Cox—this again in the newspapers—that Mr. Cox was “feathering his nest” and seeking a promotion. This is equally irresponsible and adds nothing to the matters at hand. Mr. Cox is a reputable and responsible engineer and a good employee of the Company and, as I said a while back, has the same job and title now as he had in 1962.

Reference was also made to the fact that Canadian National had boasted of completing the rail line 18 months ahead of schedule and at a saving of \$11 millions on the original estimate of costs. The facts are that the line was completed at a cost of \$74,796,700 as of February 28th, 1969). The Statute authorizing the construction sets out in Section 3 and in the schedule attached to it, the Railway's estimate of the cost of construction to be \$75 millions. The Statute so provided that “except with the approval of the Governor in Council such estimate was not to be exceeded by more than 15%”, i.e., \$86,250,000.

This is probably the basis of the reference to the \$11 million saving, which is nothing of the sort, but simply a contingency item which has not, up to this point, been used. If we are to be criticized for this, then I accept that criticism, but I am not sure on what basis it can be made. Our function was to construct, for and on behalf of the Government, and with Government funds, in a prudent manner. This we consider we have done.

Now then, Mr. Chairman, I was not here on Tuesday. At the time there was certain evidence given and at that time there were factual statements made, and other factual matters arose. Mr. Duncan was here and I assume that you would like our position in respect of some of these matters. I think it might save

[Interprétation]

Une décharge complète a été signée par l'entrepreneur et la compagnie de sûreté au mois de décembre 1968, et on a abandonné les poursuites.

Il n'y a pas de réclamations en instance.

En ce qui concerne les entrepreneurs sus-mentionnés et leurs réclamations, la Compagnie de chemins de fer a considéré la question comme étant close après le règlement et elle, à ma connaissance, n'a pas eu d'autres nouvelles d'eux à propos d'autres réclamations. C'est donc avec un certain étonnement que nous avons appris que les 5 entrepreneurs demandaient un traitement spécial.

De toute façon, le National-Canadien a accepté l'invitation du Comité de comparaître ici aujourd'hui pour faire une déclaration sur sa situation et sa ligne de conduite.

J'aimerais maintenant faire un ou deux autres commentaires. Comme je l'ai lu dans les journaux hier, on a dit que le National-Canadien avait fabriqué ou falsifié certains dossiers. Je le nie de façon très catégorique, et j'attribue de telles insinuations à l'irresponsabilité. On a aussi parlé de M. Cox—encore dans les journaux—on disait que M. Cox essayait d'obtenir une promotion. C'est là une déclaration tout à fait irresponsable et qui n'ajoute rien à la question. M. Cox est un ingénieur de grande réputation, une personne responsable et un excellent employé de la Compagnie, et, comme je l'ai dit déjà, il a le même titre et le même emploi que celui qu'il avait en 1962.

On a aussi parlé du fait que le National-Canadien avait terminé l'aménagement 18 mois avant et avait épargné 11 millions de dollars sur le coût original prévu. Le fait est que cette ligne a été terminée au coût de \$74,796,700 (au 28 février 1969). Le statut autorisant la construction prévoyait, à l'article 3 et à l'annexe, un coût estimatif de construction établi par le National-Canadien de 75 millions de dollars. Le statut prévoyait aussi qu'à moins de l'approbation du gouverneur en conseil, cette évaluation ne devait pas être dépassée dans une proportion de plus de 15 p. 100, soit \$86,250,000.

C'est de là probablement que vient la prétendue économie de 11 millions de dollars, mais il n'en est rien; c'était tout simplement une disposition qui n'a pas servi. Si on doit nous critiquer là-dessus, j'accepte cette critique, mais je n'en vois pas le bien-fondé. Nous devons prudemment construire ces lignes pour le gouvernement, en son nom et avec ses fonds, et c'est ce que nous avons fait.

Monsieur le président, je n'étais pas ici mardi, au moment où on a fourni certains témoignages de faits des déclarations de faits. M. Duncan était là, et je crois que vous aimeriez connaître notre position à l'égard de certaines de ces questions; on pourrait épargner un peu de temps si je demandais à M.

[Text]

a bit of time if I were to ask Mr. Duncan to make a statement in respect of the factual matters and, with your permission, sir, I would call upon him to do so, following which we are available for questioning.

The Chairman: Is that agreed?

Some hon. Members: Agreed.

Mr. J. M. Duncan (Assistant General Counsel, Canadian National Railways): Gentlemen, as you are all aware, I was here on Tuesday and I did make some notes of what transpired. I do not pretend that my notes were complete and any omissions from what I have now to say are not intentional.

Tuesday certain allegations of fact were made to this Committee which are incorrect and in respect of which the record ought to be set straight. Before attempting to do so, however, I would like to say a few words about the brief which was prepared by Mr. Allen and presented to this Committee by him. He spoke continuously about misrepresentation by Canadian National Railways in the specifications. Indeed, he attached to his brief a copy of a fairly recent Judgment of the Manitoba Court of Queen's Bench dealing with a wholly unrelated contract, unrelated except in so far as one of the parties to the contract was Lucas Construction Limited, the prime contractor. He referred to this particular Judgment as evidence of some misrepresentation by my client. I invite the members of the Committee to read that Judgment very, very carefully. In particular I would refer you to section 13, where the trial judge in his findings of fact makes a comparison between Exhibit 33, which was the original estimate, and Exhibits 34 to 37 inclusive, which show the actual volumes of rock and other material excavated from and/or built into the right-of-way. Here I am quoting from His Lordship:

Within tolerable limits, the totals shown on Exhibits 34 to 37 compare with the estimated quantities shown in Exhibit 33, the principal differences, of course, being a reduction in the amount of solid rock and an increase in the volume of other material.

On page 14 the trial judge says and I quote:

To the extent these quantities were wrong, that was a misrepresentation. . . . The crucial question before me is whether the misrepresentation was fraudulent or innocent.

And on pages 16 and 17, the trial judge says:

I have no hesitation in acquitting the defendant of fraud. Its inquiries, I find, were made without negligence, in accordance with the accepted practice of engineers, and they were all that could reasonably be made. And so, I acquit the defend-

[Interpretation]

Duncan de faire une déclaration concernant ce énoncés de faits. Avec votre autorisation, monsieur le président, j'aimerais lui demander de la faire, après quoi nous pourrions répondre à vos questions.

Le président: Êtes-vous d'accord?

Des voix: D'accord.

M. J. M. Duncan (chef adjoint du contentieux chemins de fer Nationaux du Canada): Messieurs comme vous le savez très bien, j'étais ici mardi et j'ai pris des notes sur ce qui s'est passé. Je ne prétends pas que mes notes soient exhaustives et toute omission dans ce que je vais dire n'est pas intentionnelle.

Mardi, le Comité a entendu certaines allégations qui étaient erronées et qui devraient être corrigées. Toutefois, j'aimerais auparavant dire quelques mots au sujet du mémoire que M. Allen a rédigé et qu'il présenté à votre Comité. Il a parlé continuellement de fausses déclarations dans les devis de la part du National-Canadien. En fait, il a annexé à son mémoire une copie d'un jugement assez récent de la Cour du banc de la reine du Manitoba au sujet d'un contrat qui n'avait aucun lien avec la question qui nous préoccupe, sauf que l'une des parties en cause était *Lucas construction Limited*, l'un des entrepreneurs principaux. Il a parlé de ce jugement comme étant une preuve de fausses déclarations de la part de mon client. J'invite les membres du Comité à lire ce jugement très, très attentivement. J'attirerai votre attention sur l'article 13, où le juge de première instance fait une comparaison entre la pièce 33, qui est l'estimation originale, et les pièces 34 à 37 inclusivement, qui indiquent le volume réel de pierre et d'autres matériaux utilisés par l'entrepreneur. Ici, je cite le juge:

Dans des limites tolérables, le total indiqué aux pièces justificatives 34 à 37 se compare avec celui des quantités estimatives à la pièce justificative 33, les principales différences étant, naturellement, la réduction de la quantité de grosses pierres et l'augmentation du volume des autres matériaux.

A la page 14, voici ce que disait le juge de première instance, et je cite:

Dans la mesure où ces quantités étaient fautes, il y a eu fausse déclaration. La question importante est de savoir s'il s'agit d'une déclaration volontairement fautive ou d'une déclaration fautive faite de bonne foi.

Aux pages 16 et 17, le juge de première instance poursuit en disant:

Je n'ai aucune hésitation à déclarer le défendeur innocent. Ses recherches, selon moi, ont été faites sans négligence, en conformité des normes reconnues du génie, et c'était tout ce qu'il était possible de faire. Donc, je trouve le défendeur

[Texte]

1130

dant of fraud or negligence in the framing of its advertisements for tenders.

I suggest to you that far from making a finding of misrepresentation, as that term is known outside the courts, the trial judge specifically found that the error made in the quantities was not in the circumstances unreasonable and that there was not even negligence on the part of the Railway in the preparation of its specifications. In non-legal parlance, the trial judge found that at most there was an honest mistake. In the face of such findings of fact made by the judge, I would, if I were Mr. Allen, require my client to increase my retainer before embarking on an appeal. That is a matter for his client.

I will now turn to certain errors, some of which are, in fact misrepresentations—and I use the word as it is commonly understood—which were made to this committee last Thursday. First, it was alleged that the infall for 1962 was 54 inches. It is common ground that in 1962 it was wet. There is no doubt that the infall was heavier than the average. But inquiries which were made indicate that at three government weather stations, two of which were in the area or within the length of the Lucas contract, and the third of which was situated 5 miles to the north of the Lucas contract, the readings were 20 inches, 21 inches and 27 inches.

Secondly, it is stated in the brief that the original quantity quoted by CN in the Lucas contract was 300,000 cubic yards, whereas over 2 million cubic yards were required to be moved. We are treated to Mr. Allen's drafting skill, where he suggests that this indicates that there was something wrong with the engineering done by the CN. He makes the assumption quite improperly, and he invites you to do so also, that, to use his words, "dealing solely with earth, there can be no reasonable explanation."

First, let me point out that in the instructions to bidders, they were specifically warned that;

Quantities shown on forms of tenders are estimated from information obtained during running of location and preliminary surveys.

They are not guaranteed. This in itself, I suggest, ought to put prudent contractors on their guard with respect to the possibility of overruns or, indeed of underruns.

Secondly, 47 per cent of that overrun of 50 per cent was in one area; that was the Camp River area; it was caused by a very unusual soil problem, and "dealing solely with earth," again using Mr. Allen's words, it was not possible to erect an embankment.

[Interprétation]

non coupable de mauvaise foi ou de négligence en ce qui a trait aux détails des soumissions.

Bien loin de trouver qu'il y avait eu fausse déclaration, au sens qu'on donne à cette expression à l'extérieur des tribunaux, le juge de première instance a trouvé que l'erreur faite dans les quantités n'était pas déraisonnable, et qu'il n'y avait même pas eu négligence de la part de la compagnie de chemins de fer dans la préparation des devis. En langage ordinaire, le juge a trouvé qu'au plus il y avait eu une erreur honnête. Face à ces conclusions sur les faits de la part du jury, si j'étais M. Allen, j'exigerais que mon client augmente mes honoraires avant de poursuivre en appel. C'est une chose qui doit être réglée par son propre client.

Maintenant permettez-moi de discuter de certaines erreurs, quelques-unes d'entre-elles étaient de fausses représentations faites devant votre Comité jeudi dernier. Tout d'abord, on a prétendu qu'il était tombé en 1962 54 pouces de pluie; en 1962, tout le monde admet qu'il y a eu beaucoup de pluie. Évidemment, il y en a eu plus que d'habitude, mais selon les enquêtes à trois stations d'observation du gouvernement dont deux étaient soit le long, ou tout près du contrat de Lucas alors que le troisième se situait à 5 milles au Nord. On a compté respectivement 20, 21 pouces et 27 pouces de pluie.

Deuxièmement, dans le mémoire, on dit que la quantité originale citée par le National Canadien pour le contrat de Lucas était d'un million trois cents milles verges cubes. Tandis que deux millions de verges cubes de sol devaient être déplacées. Et ici, on rend hommage à la compétence de M. Allen quand on dit qu'il y avait quelque chose qui ne tournait pas rond dans les travaux faits par le CN. Il vous invite à présumer de ceci comme il l'a fait lui-même en disant que si l'on parle de la terre seulement, il n'y a aucune explication raisonnable.

Premièrement, permettez-moi de signaler que dans les directives données aux soumissionnaires, on les a prévenu que:

les quantités étaient établies selon des renseignements obtenus dans des relevés préliminaires et ne constituaient pas une garantie.

Ceci aurait dû justement mettre en garde les entrepreneurs prudents pour ce qui était d'une quantité additionnelle ou moindre.

Deuxièmement, 47 p. 100 de la quantité additionnelle de 50 p. 100, se trouvait dans une seule région, soit la région de la rivière Camp. Les difficultés ont été créées par des conditions particulières du sol, et avec de la terre seulement, selon les paroles mêmes de M. Allen, ce n'était pas possible de faire un rem-

[Text]

Dr. Hardy is much better equipped than I to deal with this matter. However, it is, I think, significant to note that although Mr. Allen was not perhaps aware that problems can occur dealing just with earth, his client certainly was.

Thirdly, it was alleged that a sum between \$400,000 and \$500,000 was charged back to Lucas for work done by men and equipment hired by Canadian National, pursuant to Clause 16 of the contract. This is just not in accordance with the facts. The total charge-back to Lucas totalled \$5,324.30 for work performed in June, 1963. There was, in fact, another contractor, New West Construction, with whom Lucas, not CNR, contracted for a certain part of the work involved in the Lucas contract with CN.

Upon instructions from Lucas, CN paid New West direct. Lucas was, in fact, paid the unit prices as provided for in the contract between himself and the CNR, and was debited the amount which we paid to New West at the unit prices in the sub-contract between Lucas and New West.

● 1135

In addition, we did not, as is alleged, interfere with Lucas' plan with respect to setting up his camp. On May 11, 1962, Mr. Strang, the contractor's superintendent advised our people that as soon as overloads were permitted on the road—and this did not have anything to do with CNR—he intended to move equipment and set up camp at Hawk Hills Road, Mileage 84, and to work in both directions from that point.

Also, it is alleged that Lucas submitted a schedule indicating the manner and time in which he proposed to do the work. We have no record of such a schedule having been submitted with the bid. What in fact was received, was a letter dated April 26, indicating the percentage of work which would be done in certain months, but with no details as to where the work was to be performed. We asked for a more detailed schedule and received a reply, dated June 27. However, this indicated only that the contractor expected to complete 2.6 miles of work a week.

It is also alleged that Lucas was forbidden to work until June 15, 1962. This is also not in accordance with the facts. Our records indicate that the equipment was in place on or about May 19. So it would appear that the roads did not harden up quite as early as Mr. Lucas had hoped. Our records indicate that Lucas did in fact commence some work on May 24; admittedly, he was shut down on May 25 because of weather; I do not know for how long. Specifically on May 29, Lucas was given written instructions, authorizing certain areas for grubbing and stripping. This instruction was in the form of a letter by the engineers supervising the contract section.

[Interpretation]

blai. Monsieur Hardy est beaucoup plus en mesure que moi de traiter de cette question, mais que c'est peut-être significatif que si M. Allen ne savait pas que les problèmes pouvaient surgir à l'égard du sol, son client lui, le savait fort bien. Troisièmement, on a prétendu qu'une somme entre 400,000 et 500,000 dollars a été chargée à Lucas pour le travail effectué par des hommes engagés et de l'équipement loué par le National Canadien conformément à l'article 16 du contrat. Ce n'est tout simplement pas vrai. La charge totale imputée à Lucas était de \$5,324.30 pour un travail effectué en juin 1963. En fait, il y a eu un autre entrepreneur, la New West Construction avec laquelle Lucas, et non pas le National Canadien, avait un contrat pour une certaine partie du travail du contrat de Lucas pour le CN.

Selon les directives de Lucas, le CN a payé la New West directement. Lucas, en fait, a été payé au prix unitaire prévu dans le contrat entre lui-même et le National Canadien. Et on lui a chargé le montant qu'on a payé à la New West au prix unitaire fixé dans le sous-contrat entre Lucas et la New West.

De plus, comme on l'a prétendu, nous ne nous sommes pas ingérés pour ce qui était de l'établissement du camp de Lucas. Le 11 mai 1962, M. Strang, qui était le surintendant du contrat, nous a avisé qu'il pensait qu'on serait capable de transporter des charges lourdes sur les routes, et cela n'avait rien à voir avec le National Canadien, il avait l'intention d'établir son camp à Hawk Hills Road, au mille 84 et de travailler dans les deux directions à partir de ce point.

On a aussi prétendu que Lucas avait établi son horaire selon le temps prévu pour le travail. Nous n'avons aucune connaissance d'un tel horaire qui ait été présenté en même temps que sa soumission. Ce qu'il nous a envoyé effectivement, c'est une lettre en date du 26 avril indiquant la quantité de travail qui serait faite dans certains mois, mais sans détail, quant à la situation géographique du travail. Nous avons demandé donc un horaire plus détaillé et nous avons reçu une réponse le 27 juin qui indiquait seulement que l'entrepreneur s'attendait de compléter 2.6 milles de travail par semaine.

On a de plus prétendu que Lucas n'avait pas la permission de travailler avant le 15 juin 1962. Ce qui n'est pas conforme aux faits. Nos dossiers indiquent que le matériel était sur place vers le 19 mai. Alors, il semble que les routes ne se sont pas durcies aussi tôt que M. Lucas s'y attendait. Lucas, en fait, d'après nos dossiers, a commencé un certain travail le 24 mai. En raison des conditions climatiques, il a dû s'arrêter le 25, mais je ne sais pendant combien de temps. Le 29 mai, on a donné des directives à Lucas à l'égard de certains secteurs pour le déblaiement. C'était sous forme d'une lettre de la part des ingénieurs surveillant les travaux de la section.

[Texte]

Contrary to what is suggested in the brief, the Lucas contract was finalized on October 26, 1964. The sum of \$257,000 was an out-of-court settlement of all claims presented by and on behalf of Lucas. As was indicated to you, the claim was advanced by competent solicitors who asked no quarter and gave none. If there was any pressure put upon Mr. Lucas to execute the letter relinquishing any claims against the CNR, such pressure was not exerted by the CNR. I think that in answer to a question put to him by one of the members of this Committee, he admitted that CN had not, in fact, threatened him with bankruptcy. However, in case I am misled and have forgotten in that regard, if he did not make that admission, let me say, as a statement of fact, that if such a threat was made it was not made by the CNR.

Finally, in respect at Mr. Lucas and whoever may have made a similar inference, the suggestion made in the brief and orally to this Committee that preferential treatment was given to some other contractors, is downright untrue. With respect to Hatch construction, it is suspected that his loss was attributable to his subcontract with Ginter construction. There is, I think, some significance in the fact that he admitted that he did not write the CNR seeking more money. He did not institute legal proceedings, he did not even hire a lawyer to write a letter on his behalf. By his own admission, he signed a release and this is not a release as a lawyer would contemplate it, and would have to be in respect to the section upon which he had to contract, and in respect of which he was the prime contractor.

It is also, I think, of some significance that he did not tell you the details of his deal with Ginter. Similarly, with Mr. Rohl, he said in answer to a question put to him, that he did not make any attempt to get more money from the CNR. He did not write the CNR, nor did he have a lawyer do so; indeed, he did not retain a lawyer, although I believe he said that he had consulted with a lawyer.

Krywa Brothers' major complaint seems to relate to the fact that they felt that they were bidding for winter clearing and CN expected them to do summer clearing. The specifications were very clear. They called for the site to be cleared, debris piled and

1140

burned. In our view, the terms were quite unambiguous. Their complaints about the railway's failing to approve the work which they had in fact performed must, I think, be measured in the light of Ben Ginter's evidence of the conditions which he said existed when he commenced to grub and strip. As you will recall, they were talking about the same area.

Ben Ginter Construction Company Limited is quite another matter. Mr. Ginter is, I am sure, quite well known to many of the members of this Committee; he 0477-2

[Interprétation]

Contrairement à ce que l'on a prétendu dans le mémoire, le contrat de Lucas a été terminé le 26 octobre 1964. La somme de \$257,000 était un règlement hors cour de toutes les réclamations présentées au nom de Lucas et par lui-même. Comme on vous l'a indiqué, la réclamation a été présentée par des avocats compétents qui ne faisaient pas de quartiers. Si on a fait des pressions auprès de M. Lucas pour qu'il abandonne toute pression auprès du CNR, ceci n'est pas venu de la part du National Canadien. En réponse à une question posée par l'un des membres du Comité, il a avoué justement que le National Canadien ne l'avait pas menacé de faillite. S'il ne l'a pas avoué, permettez-moi de dire en fait que si une telle menace avait été faite, elle n'a pas été faite par le National Canadien.

En fin de compte, à l'égard de M. Lucas et de quiconque qui aurait pu faire une telle allégation ou allégation semblable, à l'égard d'un traitement préférentiel à l'égard d'autres entrepreneurs ce n'est pas vrai tout simplement. A l'égard de la Hatch Construction, on soupçonne que sa perte peut être probablement attribuée à son sous-contrat avec la compagnie Ginter Construction. De son propre aveu, il n'a pas écrit au National Canadien pour demander plus de fonds. Il n'a pas institué des poursuites judiciaires, il n'a même pas engagé un avocat pour agir en son nom. De son propre aveu, il a signé une libération et ce n'est pas une libération telle qu'en signeraient des avocats et qui a trait à la section pour laquelle il avait le contrat principal.

Je crois qu'il est significatif aussi qu'il ne vous a pas donné les détails de ses relations d'affaires avec Ginter. La même chose s'applique à M. Rohl, en répondant à une question qu'on lui a posée il a dit qu'il n'avait pas tenté d'obtenir plus de fonds de la part du National Canadien. Il n'a pas écrit au National Canadien et aucun avocat ne l'a fait en son nom, il n'a même pas engagé un avocat bien qu'il ait dit en avoir consulté un.

La principale plainte des frères Krywa semblait être qu'ils aient soumissionné pour le défrichement d'hiver alors que le National Canadien s'attendait qu'on le fasse en été. Les instructions étaient très claires à ce sujet. On demandait que le territoire soit défriché et

que les débris soient brûlés. A notre sens, cela était très clair et sans ambiguïté. Les plaintes au sujet duquel la compagnie de chemin de fer n'aurait pas approuvé le travail accompli doivent être jugées selon les conditions qui existaient d'après lui lorsqu'il a commencé le travail de défrichement, car on parle toujours de la même section.

En ce qui concerne la Ben Ginter Construction, c'est une toute autre affaire. M. Ginter, comme plusieurs des membres du Comité le savent fort bien, est

[Text]

is, by any standard, a wealthy man. I am sure that there is no one in this room so naive as to believe that he became so wealthy by walking away from what he believed to be a lawful debt of \$1 million.

It may be that other men who appeared before you on Tuesday could truthfully say they could not afford the luxury of litigation, or that they could not afford the engineering staff to check specifications and quantities before bidding a job, or could not afford legal staff to check a contract before executing it. Mr. Ginter cannot say that. He had the engineering staff and he had legal counsel and, indeed, when he got into serious negotiations with this company, he retained George H. Steer, Q.C. who is a match for anyone who is negotiating for and on behalf of Canadian National Railways.

His major complaint relates to quantities. He suggests to you that Ben Ginter Construction Co. Ltd. did work for which it was not paid. In support of such an allegation he suggested firstly, to use his words, that some of the sections did not have any measurements. He expects you to believe that there were no measurements from which calculations of quantities could be made. This is not in accordance with the facts.

The measurements of sections refers to what are known as borrow pits. These are areas from which earth or other material is removed for the construction of the grade. There were on Ben Ginter's sections some 200 such borrow pits and it is unquestionable that in order to accurately calculate the amount of material removed, it is necessary to measure the sections before and after the removal. In all but a very few such borrow pits, measurements were in fact made before any excavation was done. Mr. Cox is more competent to speak to this than I, but in general terms, the reason that there was no such measurement in those very few situations was because the employees of Ben Ginter Construction Co. Ltd. commenced to make excavations before it was physically possible for the railway to make measurements.

In such cases it was possible only to assume a ground level having regard to the profile of the surrounding land. But I would suggest to you there were very, very few such situations, and while there may have been one or two or three or four, or whatever the number may be, it is quite improper to suggest that there were no measurements.

Secondly, he suggested that some of the contractors working for the CNR were moving material from the finished grade back into the borrow pit. This did happen on one occasion and there is a very sound and logical explanation. Ben Ginter Construction Co. Ltd. had constructed the embankment higher than the grade had been called for. This whole project was not an exercise in seeing how high the grade could be built or how much money could be made on hauling material out of borrow pits. Mr. Ginter's company was given specific levels and built to a higher grade. There

[Interpretation]

un homme plutôt riche. Je suis sûr que personne n'est suffisamment naïf pour penser, qu'il serait venu riche en se soustrayant à ce qu'il croyait être une dette légale d'un million de dollars.

Certains qui ont comparu devant vous, pourraient peut-être prétendre, en toute honnêteté qu'il ne pouvait pas se payer le luxe des poursuites judiciaires, ni même engager les conseillers juridiques requis avant de présenter un contrat, ni même à l'exécuter. Mais, M. Ginter ne peut pas prétendre cela. Il avait le personnel de génie, il avait aussi des conseillers juridiques. Et, quand les négociations sont arrivées à un point sérieux, avec la compagnie, a engagé George H. Steer, C.R. qui est un homme très compétent pour les négociations.

La plainte principale de M. Ginter porte sur les quantités. Il vous a dit que la *Ben Ginter Construction* a fait du travail pour lequel il n'a pas été payé. Et pour le prouver, on a suggéré, tout d'abord, que certaines sections n'avaient pas été mesurées. Et s'attend à ce que vous croyiez qu'il n'y a pas eu de mesures sur lesquelles on pouvait se fonder pour calculer des quantités. Ce qui n'est pas conforme à la réalité. Les mesures pour les sections ont trait aux gravières où la terre et les autres matériaux sont levés pour la construction du ballast. Et pour la section de *Ben Ginter*, certes, il y avait 200 de ces gravières. Et il n'y a aucun doute que pour calculer exactement la quantité de matériel enlevé, il n'est pas nécessaire de mesurer les sections avant et après cet enlèvement du sol, sauf un nombre restreint de secteurs, on les a mesurés avant toute excavation. Mr. Cox serait plus en mesure de vous parler de ceci que moi. Mais, en général, la raison pour laquelle il n'y a pas eu de mesures dans ces quelques exceptions, c'est que les employés de la *Ben Ginter Construction* Ltd. ont commencé leur excavation avant qu'il soit physiquement possible pour le National Canadien d'effectuer des mesures.

En d'autres termes, dans ces cas il n'était possible que de présumer le niveau du sol en étudiant le profil du terrain avoisinant. Mais, il s'agit d'une situation très particulière. Il y en a eu peut-être 2, 3 ou 4, mais on ne doit pas prétendre pour autant qu'il n'y a pas eu de mesures.

Deuxièmement, il a prétendu que certains entrepreneurs, travaillant pour le National Canadien, avaient levé le matériel du nivellement définitif et le transportaient dans les gravières. Ceci s'est produit une fois, mais il y avait une bonne explication. *Ben Ginter* avait construit son remblai plus élevé que les devis exigeaient. On ne voulait pas, tout simplement, savoir jusqu'à quel niveau on pourrait mettre le remblai ou combien d'argent on pourrait faire en transportant du matériau en provenance des gravières.

[Texte]

was no way in which he was going to be paid for that kind of performance, and quite frankly the material was put right back in the adjacent borrow pit from which it had been removed.

Thirdly, he suggested that there was needless expense and this, of course, is inconsistent really with the allegations which are made elsewhere in the construction of the line, and in that respect he was talking about laying of the rails. He suggested that the railway, to use his words again, brought in rails by truck when the proper way to do it was with flatcars. Again Mr. Cox can give you the details in respect of this but may I say that while we might have liked to

1145

lay track continuously from south to north, we could not do so because of delays in completion of certain of the grading contracts and it was, in fact, necessary to leap-frog using rubber tired equipment in order to maintain a rail-laying schedule. Far from adding to the expense of the project, substantial economies were effected.

Fourthly, after making some untenuous distinction between Canadian National Railways and Canadian National Telecommunications he recited the situation in British Columbia in which he suggested that Canadian National had held up for five years approximately \$168,000 which he had coming to him from that project. He chose not to detail to this Committee the facts, so I will do so.

We, Canadian National Railways Telecommunications Division, called for tenders for the construction of two roads through somewhat mountainous territory to two microwave sites. These were for service vehicles: jeeps and vehicles of that nature. The specifications called for roads of a width of 12 feet and clearances of 30 feet; this is clearance of the brush. Ben Ginter Construction Co. Ltd. constructed them in certain areas to a much greater width. The reason they gave was that it was not possible to build a narrower roadway with the equipment they were using.

The contract price in both cases was paid in full very shortly after completion of the contract. The \$168,000 which Mr. Ginter told you about was a claim for extras, the extra fill required to build the roadway any given number of feet wider than the specifications, and which extras had not been ordered in writing by the railway. I might say that the specifications for these roadways specifically provided very clearly that the railway would only pay for extras which it had ordered in writing.

The British Columbia claims, as well as the claims arising out of the work done on the Great Slave Lake railway, were all lumped together in the discussions

[Interprétation]

La compagnie de M. Ginter avait reçu un niveau précis et l'a tout simplement dépassé. Par conséquent, il n'y avait pas moyen de le payer pour ce travail. Ainsi le matériel a été tout simplement déplacé et remplacé où on l'avait enlevé.

Troisièmement, il a suggéré qu'il y avait eu des dépenses inutiles, ce qui n'est pas conforme aux allégations faites ailleurs dans la construction de la ligne. A cet égard, il parlait de la pose des rails eux-mêmes. Il a suggéré que la compagnie de chemin de fer avait transporté les rails par camion, alors que la bonne façon aurait été de le faire par wagon plat. M. Cox pourrait peut-être vous donner des détails à cet égard. Mais, permettez-moi de vous dire que,

même si nous avions voulu placer les rails du sud vers le nord nous n'aurions pas pu le faire, en raison des retards de certains contrats de remblais. Et, en fait, il était nécessaire d'avoir des camions afin de pouvoir nous en tenir à l'horaire prévu. On a réalisé certaines économies, au contraire, il n'y a pas eu de dépenses inutiles.

Pour ce qui est d'une distinction entre les chemins de fer nationaux et les télécommunications du National Canadien, il a donné comme exemple la Colombie-Britannique où le National Canadien aurait retenu pendant cinq ans une somme de 168,000 dollars qu'il devait recevoir de ce contrat. Il n'a pas donné au Comité les détails, mais je vais le faire.

La Division des télécommunications du National Canadien, avait fait un appel d'offre pour la construction de deux routes dans un terrain plutôt montagneux jusqu'à deux emplacements de relais micro-ondes, pour les véhicules de service. Les devis exigeaient une route d'une largeur de douze pieds, et un débroussaillage de trente pieds de largeur. Ben Ginter Construction Company Limited les a construites beaucoup plus larges dans certains secteurs. La raison donnée c'était qu'il était impossible de construire une route plus étroite avec l'équipement qu'ils employaient.

Le prix du contrat, dans les deux cas, a été payé au complet, tôt après la fin du contrat. La somme de 168 mille dollars, mentionnées par M. Ginter, était une réclamation pour des frais supplémentaires. Le sol supplémentaire nécessaire pour la construction d'une route plus large que celle prévue par les devis et qui n'avait pas été demandé par le chemin de fer. Je pourrais peut-être dire que les devis de ces routes prévoyaient, particulièrement et très clairement, que le chemin de fer ne paierait que les frais supplémentaires auxquels il consentirait par écrit.

Les réclamations pour la Colombie-Britannique ainsi que pour le Grand Lac des Esclaves ont été mises ensemble pour ce qui était des discussions

[Text]

relating to settlement. As Mr. Ginter advised you, he had retained Mr. Steer even before the work on the Great Slave Lake railway was completed, and my files indicate that there were many meetings prior to March 1, 1967. I have personal knowledge of the meetings subsequent to that date, and there were many. I will not pretend that we paid Ben Ginter what he would have liked to have had but there was a sound engineering basis for any sum which was recommended by Dr. Hardy, and the sum recommended by Dr. Hardy formed the basis of our offer. I might say that the offer, in my view, was in excess of what a court would have allowed.

Mr. Ginter told you that his counsel advised against legal action and I am sure that is true, but whatever the reason, it was not the one advanced by Mr. Ginter. He suggested to you the reason he did not take action was that it was going to take from five to 10 years to get before the courts, and in Alberta that is just not so.

Mr. Ginter would have you believe that he too was in some manner pressured into the settlement of his claim and he attributes this to a threat made by the vice-president of the Mountain region to withdraw the offer. I have some serious doubts that Mr. Ginter has for many, many years been subject to very much pressure. But that is not pressure: this is the normal way of adjusting lawsuits. One does not go into court with an offer on the table. If an offer is not accepted, and the parties are miles apart on the settlement, they let the court decide. Personally, I would have been pretty happy to have the court do it.

Finally, as you will note from the legislation, we were required to construct this line on a tender and bid basis. We did so, obtaining bids from many potential contractors. By the admission of at least one

[Interpretation]

quant aux règlements. Comme M. Ginter vous l'a dit, il avait engagé M. Steer bien avant la fin des travaux sur la ligne du Grand Lac des Esclaves. Mais il indiqua aussi qu'il y a eu de nombreuses réunions avant le premier mars 1967. Personnellement, je suis au courant des réunions qui ont eu lieu après cette date, y en a eu beaucoup. Je ne prétends pas que nous ayons payé à Ben Ginter tout ce qu'il aurait voulu avoir, mais les paiements ont été faits sur des études de génie civil solides faites par le docteur Hardy. La somme recommandée par le docteur Hardy constituait la base de notre offre. L'offre, à mon point de vue, dépassait ce qu'un tribunal aurait accordé.

M. Ginter vous a dit que son avocat lui avait déconseillé d'instituer des poursuites judiciaires. Je suis sûr que c'est vrai. Mais, peu importe la raison, ce n'est pas la raison donnée par M. Ginter. Il a dit que cela prendrait 5 ou 10 ans avant que les poursuites judiciaires aient lieu, et, en Alberta, ce n'est tout simplement pas vrai.

M. Ginter voudrait que vous croyiez que lui aussi avait été victime de pressions pour régler sa réclamation. Il a parlé de menaces faites par le vice-président de la région des Rocheuses pour retirer son offre. Je doute fort que M. Ginter, depuis bien des années, n'ait été l'objet de pressions. Mais, ce n'est pas une pression, c'est tout simplement la façon normale de commodier les pertes. On ne se présente pas devant un tribunal avec une offre sur la table. Si l'offre n'est pas acceptée et que vous vous trouvez aux antipodes quant à l'acceptation, c'est là que vous vous présentez devant le tribunal. Personnellement je pense que j'aurais été heureux d'entendre la conclusion du tribunal.

En fin de compte, d'après la loi, vous constatez que nous devons construire la ligne d'après les appels d'offre. Ce que nous avons fait. Nous avons reçu des soumissions de plusieurs entrepreneurs.

● 1150

of the parties here on Tuesday, this is a relatively high risk business. It would, I suggest, introduce a novel circumstance into contractual dealings of government and quasi-government agencies, a person could, by error or by design, and in competition with bona fide bidders to whom I say we have some duty also, after negotiating the best settlement possible come to the well of Parliament for further relief. I think this would be an untenable situation. Thank you.

The Chairman: Gentlemen, I have a fairly lengthy list of members who wish to ask questions. Mr. Mahoney, you may proceed.

De l'avis de l'un de ceux qui ont comparu mardi, il s'agit d'une question qui comporte un assez grand risque. Dans les contrats du gouvernement, les agences quasi gouvernementales, si une personne pouvait, soit par erreur, soit à dessein, et en concurrence avec d'autres entrepreneurs de bonne foi envers lesquels nous avons un certain devoir, certaines responsabilités aussi, s'il était capable, même après avoir négocié le meilleur règlement possible, s'adresser au Parlement pour obtenir d'autres fonds, je crois que ce serait une situation intenable. Merci.

Le président: Messieurs, j'ai une longue liste de membres du Comité qui désireraient poser des questions. Je donne tout d'abord la parole à M. Mahoney.

[Texte]

Mr. Skoberg: Before Mr. Mahoney starts I wonder if I could ask, for clarification, the names of the gentlemen at the head table, Mr. Chairman. I was late getting here. Is Mr. Cox present?

The Chairman: Yes.

Mr. Skoberg: What relationship has he now with the CNR?

Mr. MacMillan: The same that he had in 1962, exactly.

Mr. Skoberg: And that is what?

Mr. MacMillan: His full title is Engineer of Location and Construction, System.

Mr. Skoberg: I understand Dr. Hardy is here.

Mr. MacMillan: Dr. Hardy is on Mr. Cox's right.

Mr. Skoberg: And what is his relationship with the Canadian National?

Mr. MacMillan: None whatever. He is Dean of Engineering, University of Alberta; a civil engineer who is a specialist in earth work problems and has 30 years experience in dealing with contract problems of this nature—in many cases on behalf of individual contractors as well as their organizations. He was engaged by the railway to study the claims we had received and to submit a report on their validity, together with recommendations on what basis, if any, settlement should be made.

Mr. Skoberg: Thank you, Mr. Chairman.

M. Guay (Lévis): J'avais demandé, lors de la dernière séance du Comité, qu'on nous donne les montants de chacun des contrats qui ont été signés, et le montant qui a été payé par le CN, à chacun des entrepreneurs. Or je ne crois pas que nous les ayons reçus, et je pense que pour nous, du Comité, il est très important de savoir quels montants avaient été autorisés d'abord et quels montants ont été payés.

Mr. MacMillan: We would be delighted to give you that. I think we have it here. It may take a little while to tabulate them for you but we would be delighted to do so.

Mr. Whelan: Could I ask another supplementary, Mr. Chairman. I think Mr. Mahoney asked for copies of the old and new contract forms and so on. Did we receive those as yet?

Mr. Ralph T. Vaughan (Vice-President and Secretary, C.N.R.): Yes, we have them.

[Interprétation]

M. Skoberg: J'aimerais tout d'abord avoir une précision d'un des témoins. Je voudrais savoir le nom des personnes assises au tour de la table. Je suis arrivé en retard. Est-ce que M. Cox est ici?

Le président: Oui.

M. Skoberg: Quels sont ses rapports maintenant avec le National Canadien?

M. MacMillan: Les mêmes fonctions qu'en 1962.

M. Skoberg: Lesquelles?

M. MacMillan: Il est ingénieur des emplacements et de la construction.

M. Skoberg: Je crois comprendre que M. Hardy est ici.

M. MacMillan: Il est à la droite de M. Cox.

M. Skoberg: Et quels sont ses rapports avec le National Canadien?

M. MacMillan: Il n'en a aucun. Il est le doyen de la faculté de génie de l'université de l'Alberta. Il est ingénieur civil spécialisé dans les problèmes d'aménagement du sol. Il a trente années d'expérience à l'égard des problèmes que présentent des contrats de ce genre, et bien des cas, au nom de simples entrepreneurs aussi bien qu'au nom de leur organisation. Le Canadien National a eu recours à ses services pour étudier les réclamations et de présenter un rapport sur leur validité et de formuler des recommandations quant aux façons de régler la question.

M. Skoberg: Merci, monsieur le président.

Mr. Guay (Lévis): At the last Committee meeting I had asked that we be given the amount of each of the contracts signed, as well as the amount paid by the CN to each of the contractors. I do not think that we have received them. I think that for us on the Committee, it would be very important to know the initial sums which had been authorized, and secondly, the amounts paid.

M. MacMillan: Il nous fera plaisir de vous fournir ces renseignements. Je crois que nous les avons ici; ce serait un peu long de les calculer, mais nous nous ferons un plaisir de le faire.

M. Whelan: J'aurais une autre question complémentaire. M. Mahoney a demandé des copies des anciennes et des nouvelles formules de contrats. Est-ce que nous les avons reçues?

M. Ralph T. Vaughan (Vice-président et secrétaire du C.N.): Nous les avons.

[Text]

Mr. MacMillan: Old, signifying what?

Mr. Whelan: The ones which were used in 1962 and the ones that are used in 1969.

Mr. MacMillan: Oh, I see.

Mr. Whelan: I am surprised that we do not have those readily available. I believe Mr. Duncan remembered many other things that went on at the hearing the other day.

Mr. Vaughan: That is correct, Mr. Whelan, but we were not really asked to submit anything. If that is required, we will. We have this in our papers.

We should say that there really is not any fundamental difference in the contracts between 1962 and now. There was a re-arrangement but Clauses 16 and 18, which have been referred to here many times, are exactly the same wording. We would be glad to file these.

Mr. Whelan: Mr. Chairman, we also asked for the new type of contract that the federal government is using.

The Chairman: I think the Clerk has that, Mr. Whelan.

Mr. Mahoney: In view of what has just been said in answer to Mr. Whelan's questions, I will be just asking about certain clauses in the contract and unless whoever answers me corrects me I will assume that the

● 1155

provision that we are discussing is the same in both contracts. This will save a lot of duplication of questions, if I may do that.

Did the contract contain any provision for a price adjustment if soil conditions were substantially more or less difficult than could have been expected at the time of tendering?

Mr. V. R. Cox (Engineer Location and Construction, C.N.R.): No, sir, they did not.

Mr. Mahoney: Did the contract contain any provision for an adjustment in unit prices in the case of over-runs or under-runs exceeding a given percentage?

Mr. Cox: No, sir, they did not.

Mr. Mahoney: Did the contract contain any provision for compensation to the contractor for extra

[Interpretation]

M. MacMillan: Qu'est-ce qu'on entend par anciennes formules?

M. Whelan: Celles que vous utilisiez en 1962 et celles que vous utilisez en 1969.

M. MacMillan: Je vois.

M. Whelan: Je suis étonné que nous ne les ayons pas. Il semble que M. Duncan se soit rappelé de bon nombre d'autres choses qui se sont produites à la réunion de l'autre jour.

M. Vaughan: C'est exact, monsieur Whelan, mais on ne nous a pas vraiment demandé de soumettre quoi que ce soit. Si on nous demande de le faire, nous sommes exactement les mêmes. Mais nous nous ferons un plaisir de vous en fournir des copies.

Je dois ajouter qu'il n'y a pas de différence fondamentale entre les formules de 1962 et les formules de 1969. La présentation est différente mais les articles 16 et 18 dont on a parlé ici plus d'une fois sont exactement les mêmes. Mais nous nous ferons un plaisir de vous en fournir des copies.

M. Whelan: Monsieur le président, nous avons aussi demandé les nouvelles formules de contrat que le gouvernement fédéral utilise.

Le président: Je pense que le secrétaire les a, monsieur Whelan.

M. Mahoney: Vu ce que l'on a répondu aux questions de M. Whelan, alors, je demanderai simplement ce qu'il en est à l'égard de certaines clauses du contrat, et à moins que la personne qui répondra

reprenne, je supposerai que les dispositions dont nous sommes saisis maintenant sont les mêmes dans les deux contrats. Cela nous évitera de poser beaucoup de questions deux fois.

Est-ce que le contrat comprenait des dispositions pour un rajustement du prix si les conditions du travail rendaient le travail considérablement plus ou moins difficile qu'on pouvait s'y attendre au moment des appels d'offres?

M. V. R. Cox (Ingénieur, emplacements et construction, C.N.): Non.

M. Mahoney: Est-ce qu'on prévoyait des ajustements du prix unitaire si le nombre de wagons empruntant la voie était supérieur ou inférieur d'un certain pourcentage au nombre précisé?

M. Cox: Non.

M. Mahoney: Est-ce que le contrat comprenait des dispositions pour la compensation de l'entrepreneur

[Texte]

costs incurred if the railway caused a delay in the prosecution of the work?

Mr. Cox: No, sir, they did not.

Mr. Mahoney: Did the contract contain any provision for the financial responsibility on the part of the railway if extra costs were incurred by the contractor because other contractors were sent onto the site and this was not provided for and no notice had been given of this in the awarding of the contract.

Mr. Cox: Could you repeat that. I missed the first part.

Mr. Mahoney: Is there any provision for financial responsibility on the part of the railway if extra costs were incurred by a contractor because other contractors were sent onto the site and interfered with his prosecution of the work?

Mr. Cox: I think we would have to look at that one. I cannot answer that directly, sir.

Mr. Mahoney: Is there any provision in the contract for the contractor submitting a claim for compensation if, in carrying out an order by the engineer, he felt he had been wronged?

Mr. Cox: Yes, certainly.

Mr. Mahoney: And what is the procedure then that is prescribed in the contract for the process of such a claim?

Mr. Cox: Well he would formally go on record, but the normal procedure would be that the matter would be discussed with the contractor, he would raise his question with us and it would be discussed. He would then make a submission to us in which he would outline just exactly what you said—that he had a valid claim for some such reason?

Mr. Mahoney: What is the basis then in the contract of determining whether this claim would be paid? Is this a matter of right, or who decides that the engineer has perhaps wronged the contractor? Is it the engineer?

Mr. Cox: By the terms of the contract, I would say that is correct, yes.

Mr. MacMillan: Mr. Mahoney, if you will permit me, Mr. Cox's answers are strictly in accordance with the matter in which your questions were framed. You were right on the technicalities of the document. I do not remember each of the questions you

[Interprétation]

pour les coûts additionnels encourus si le chemin de fer entraînait des retards dans l'exécution des travaux.

M. Cox: Non.

M. Mahoney: Est-ce que le contrat comprenait des dispositions pour la responsabilité financière de la part du chemin de fer si des coûts additionnels étaient encourus par l'entrepreneur à cause des autres entrepreneurs envoyés sur ces emplacements, ce qui n'était pas prévu, et qu'aucun avis n'avait été donné à cet égard lors de l'adjudication du contrat?

M. Cox: Pourriez-vous répéter?

M. Mahoney: Est-ce qu'il y avait des dispositions pour la responsabilité financière des chemins de fer si des coûts additionnels étaient encourus par un entrepreneur parce que d'autres entrepreneurs étaient envoyés sur l'emplacement et nuisaient à l'exécution des travaux?

M. Cox: Je pense qu'il nous faudrait voir ce qu'il en est. Je ne saurais répondre directement à votre question.

M. Mahoney: Est-ce qu'il y a des dispositions dans ce contrat pour que l'entrepreneur présente une réclamation de compensation si, alors qu'il exécute un ordre d'un ingénieur, il se sent lésé?

M. Cox: Oui, sûrement.

M. Mahoney: Quelle est la procédure prescrite dans le contrat pour présenter une telle réclamation?

M. Cox: Alors, il devra présenter une réclamation officielle, mais habituellement, la procédure serait qu'on soulève et qu'on discute de la question avec l'entrepreneur. Ensuite, il nous présenterait un exposé dans lequel il nous dirait exactement ce que vous venez de dire, soit qu'il a une réclamation valable à faire pour telle ou telle raison.

M. Mahoney: Alors, dans le contrat, quel est la base sur laquelle on se fonderait pour déterminer si cette réclamation sera payée ou non? Est-ce une question de droit, ou encore, qui décide si l'ingénieur n'a pas lésé l'entrepreneur? Est-ce l'ingénieur qui décide?

M. Cox: D'après les conditions du contrat, oui, je dirais que vous avez raison.

M. MacMillan: Si vous voulez bien me permettre, monsieur Mahoney, les réponses de M. Cox sont strictement conformes au sujet qui fait l'objet de vos questions. Vous avez raison pour ce qui est des aspects techniques du document. Je ne me souviens

[Text]

asked, but they went all to the merit of whether the company was treating fairly with the contractor. I stated in my opening remarks that it is the policy of the company to treat fairly with contractors and in each and every instance these considerations do form the basis for the increasing of the amounts which are paid to contractors on the completion of the job.

Mr. Mahoney: Mr. MacMillan, that is fine, and I accept the fact that that is undoubtedly your policy, but what I am trying to get at is whether the contractor has any right or is dependent entirely on *ex gratia* payments by the Canadian National Railway to obtain compensation.

Mr. Cox: No. The questions came pretty fast there and it is pretty difficult to just quickly absorb the full intent.

Mr. Mahoney: I do not think my motivation in asking you questions should affect your answers. These questions can be answered "yes" or "no."

Mr. Cox: Well, I may have a slow mind and that is the problem. The general principle is that any complaint the contractor has he brings to us and we assess it in the light of whether he is being fairly recompensed.

Mr. Mahoney: Yes, but the fact then boils down to a decision by the railway on a gratuitous basis, an *ex gratia* payment. The contractor, at least according to the answers I have received from you so far in the

● 1100

various circumstances I outlined, has no legal right to get compensation. Certainly if you were administering your policy as you have said it is and so on like this, he will be compensated.

Mr. MacMillan: Yes, he will be.

Mr. Mahoney: But he has no legal right to that compensation evidently.

Mr. Vaughan: The normal remedies lie, we have to admit that. This is the way business operates. You make a contract and it is between two sides.

Mr. Mahoney: Right.

Mr. Vaughan: And if one of the parties to a contract has a complaint then he goes to the other side and makes his complaint. If they do not work it out

[Interpretation]

pas de chacune des questions que vous avez posé, mais il s'agissait surtout de savoir si la compagnie traitait l'entrepreneur de façon juste et équitable. J'ai dit dans ma déclaration que la politique de la compagnie est de traiter les entrepreneurs d'une façon juste et équitable et que dans chaque cas, ces considérations forment la base sur laquelle on se fonde pour accroître les sommes versées aux entrepreneurs à la fin des travaux.

M. Mahoney: Monsieur MacMillan, c'est bien, j'accepte le fait que c'est là votre politique, mais ce qu'il me faut en venir, est de savoir si l'entrepreneur a des droits ou s'il doit dépendre de la générosité du National Canadien pour obtenir compensation.

M. Cox: Non. Les questions me sont venues les unes après les autres et il m'était assez difficile de voir au juste toute la portée de vos questions.

M. Mahoney: Je ne crois pas que mes motifs, lorsqu'ils ont posé mes questions devraient affecter vos réponses. On peut répondre à ses questions par «oui» ou un «non».

M. Cox: J'ai peut-être l'esprit plutôt lent et c'est mon problème. Le principe général est que tout grief formulé par l'entrepreneur nous est présenté directement et nous l'étudions afin de voir s'il a été récompensé équitablement.

M. Mahoney: Oui, mais on en revient au fait qu'il s'agit d'une décision tout à fait gratuite de la part du chemin de fer, un paiement versé par générosité. L'entrepreneur, du moins d'après les réponses que

j'ai reçues de vous jusqu'ici dans les différentes circonstances que je vous ai présentées, n'a aucun droit juridique à une compensation. Sûrement, si vous appliquez la politique que vous avez décrite, il recevra une compensation.

M. MacMillan: Oui, il la recevra.

M. Mahoney: Mais il n'a évidemment aucun droit à cette compensation sur le plan juridique.

M. Vaughan: Il nous faut reconnaître que les remèdes habituels sont trompeurs. Mais c'est ainsi que les choses se déroulent dans le monde des affaires. Il y a un contrat qui est conclu entre les deux parties.

M. Mahoney: C'est exact.

M. Vaughan: Et si une des parties a un grief, elle va trouver l'autre et formule son grief. Si les deux parties n'arrivent pas à s'entendre, la partie qui

[Texte]

there then the contracting party has a right to go farther. He can write a letter to the company and, if he is not satisfied with the engineer or another person, he can write to the head office. If then he is not satisfied, he can sue. This is the way business is done. There are no built-in clauses in any contract that say that payments as a right should be made to a contractor if the payments are unjustified.

Mr. Mahoney: I have a couple more questions, Mr. Chairman, along the same lines since we are discussing the provisions of the contract. Does your contract make any provision for progress payments to be made within a stipulated time of work being executed and does it provide, further, for interest to be paid on any payments that are unduly delayed?

Mr. Cox: Certainly it stipulates the time following the work that is being done that the progress payments are submitted. Mind you, at the same time, the contractors have certain obligations in this regard, and these obligations have to be met. In other words, for final payment they have to submit statutory declarations that they have paid all their bills, and until a contractor meets his side of the aspects, payments are not made. But it is covered in the contract, yes.

With regard to interest, there is nothing in the contract that covers payment of interest, at least to my knowledge.

Mr. Mahoney: Perhaps Dr. Hardy, in his wealth of experience in the contracting business, can answer this. Dr. Hardy, are you aware of any cases where one has felt that perhaps field books have been cooked? I am not speaking specifically of this one. I am not asking for an opinion as to whether these field books were cooked. Do you know whether field books have ever been cooked?

Dr. R. M. Hardy (Consultant to Canadian National Railways): I suppose, Mr. Mahoney, that could happen but it is actually, of course, a criminal offence to do so and we have...

Mr. Allmand: On a point of order, Mr. Chairman, I do not understand this jargon. What does Mr. Mahoney mean? Does he mean "rigged"?

Dr. Hardy: He means falsified.

Mr. Mahoney: I would like, then, to ask Mr. MacMillan, when he categorically denies that these books were cooked, if he is speaking of his own knowledge...

Mr. MacMillan: No, not of my own knowledge but of my knowledge of the people involved.

[Interprétation]

sent lésée peut poursuivre l'affaire plus loin. Il peut écrire une lettre à la compagnie, et s'il n'est pas satisfait des services d'un ingénieur ou d'une autre personne, il peut écrire au siège social. S'il n'est toujours pas satisfait, il peut ester en justice. C'est la façon dont nous procédons dans le monde des affaires. Il n'y a absolument pas de dispositions dans un contrat qui font que les paiements à verser à un entrepreneur si les paiements ne sont pas équitables sont une question de droit.

M. Mahoney: J'aurais deux autres questions à poser, monsieur le président, dans le même ordre de pensée, puisque nous étudions les dispositions du contrat. Est-ce que vos contrats prévoient des paiements qui sont faits à diverses étapes des travaux, si elles sont réalisées dans les délais fixés et est-ce qu'ils prévoient aussi des intérêts sur les paiements qui seraient retardés indûment?

M. Cox: Oui, on stipule les délais dans lesquels les travaux seront exécutés, sur lesquels on se fonde pour verser les paiements selon les progrès réalisés. De son côté, l'entrepreneur a aussi certaines obligations à cet égard, et il doit honorer ses obligations. En d'autres mots, pour le dernier versement, il doit présenter une déclaration statutaire selon laquelle il a payé toutes ses dettes, et jusqu'à ce que l'entrepreneur honore ses engagements, il ne reçoit aucun paiement. Mais ces dispositions sont prévues dans le contrat.

Pour ce qui est des intérêts, il n'y a absolument rien dans le contrat qui prévoit leur paiement, du moins, pas à ma connaissance.

M. Mahoney: Peut-être que le docteur Hardy, vu son expérience considérable dans le monde des affaires peut répondre. Est-ce que vous êtes au courant de circonstances où, à votre avis, on avait falsifié les journaux du chantier? Je ne veux pas parler de ce cas particulier. Je ne vous demande pas de nous dire si les journaux du chantier étaient falsifiés dans ce cas, mais savez-vous si cela c'est déjà produit?

M. Robert M. Hardy (Expert-conseil, C.N.): J'imagine que cela pourrait se produire, mais c'est un délit criminel que de le faire et nous avons...

M. Allmand: J'en appelle au Règlement. Je ne comprends pas ce jargon. Qu'est ce que M. Mahoney veut dire? Est-ce qu'il veut dire «falsifié»?

M. Hardy: Oui.

M. Mahoney: Je voulais simplement demander à MacMillan si, lorsqu'il nie catégoriquement que ces livres ont été falsifiés, il parle en connaissance de cause ou...

M. MacMillan: Non, pas à ma connaissance, mais à la connaissance des personnes en cause.

[Text]

Mr. Mahoney: You were carrying on this contract for and on behalf of the Government of Canada under an act of Parliament. This was I believe Mr. Duncan's or Mr. MacMillan's statement.

Mr. MacMillan: That is correct.

Mr. Mahoney: Did you ever consider using the form of construction contract that the Government of Canada would use under these circumstances?

Mr. MacMillan: No, we did not but my understanding is that in these respects the government's contract carries the same provisions.

Mr. Mahoney: Mr. Vaughan has said that he knows of no contracts that contain provision such as I have outlined. I would respectfully suggest that the form of contract utilized by the Government of Canada contains precisely those provisions.

Mr. Vaughan: There was a revision of the government contract in 1963—I think that is correct—and the other two can give the details; but when I said I knew of no contracts that contained the provision that I thought you were referring to, the provision I thought you were referring to was clothing the contractor with what you termed a right to receive some payment for some undefined reason over and beyond what was justified. That was my answer.

• 1205

Mr. Mahoney: Mr. Chairman, if I may read two sentences from the press release made by the Honourable George C. Nowlan, then President of the Treasury Board, when he announced the new form of contract used by the government, after referring to the various items which were the subject matter of my earlier questions, he said:

A number of provisions in existing contract forms, additional to those referred to above and considered inequitable by many contractors, have been changed in the new form.

It will be appreciated that the adoption of the new contract form for fixed price and unit price construction contracts comprises a major innovation in the Government's contracting role. In particular, it will give the contractor a legal entitlement to compensation in situations where previously he could only expect relief by way of an ex gratia payment by the Crown.

Dr. Hardy: Mr. Chairman, it may be relevant to Mr. Mahoney's point that in my position as Consultant on these claims I was quite well aware of the change in the Department of Public Works contracts

[Interpretation]

M. Mahoney: Mais ces contrats étaient faits au nom du gouvernement du Canada en vertu d'une loi du Parlement. Je pense que c'est M. Duncan ou M. MacMillan qui a fait cette déclaration.

M. MacMillan: C'est juste.

M. Mahoney: Est-ce que vous avez songé à utiliser la formule de contrat que le gouvernement utilisera en pareilles circonstances?

M. MacMillan: Non, mais seulement, si je comprends bien, à cet égard, les contrats du gouvernement portent les mêmes dispositions.

M. Mahoney: M. Vaughan a dit qu'il ne connaît pas de contrats qui comprennent les dispositions que je vous ai mentionnées, sauf votre respect, je dirais que les formules de contrat utilisées par le gouvernement du Canada comprennent ces dispositions.

M. Vaughan: En 1963 je crois, on a révisé les formules de contrat du gouvernement, et mes collègues pourrions vous donner des détails, mais lorsque j'ai dit que je ne connaissais pas de contrats qui comprenaient les dispositions auxquelles je croyais que vous faisiez allusion, soit que l'entrepreneur aurait droit de recevoir un paiement pour un motif quelconque en plus de ce qui était justifié. C'est pourquoi j'ai répondu ainsi.

M. Mahoney: Si on me permet de lire deux phrases d'un communiqué de presse de l'honorable George Nowlan, alors président du Conseil du Trésor, lorsqu'il a annoncé les nouvelles formules de contrats qu'utiliserait le gouvernement, après avoir parlé de différents sujets qui faisaient l'objet de mes premières questions, il a dit:

Un certain nombre de dispositions des formules de contrat actuelles, en plus de celles susmentionnées, ont été modifiées dans cette nouvelle formule.

On se rendra compte que l'adoption des nouvelles formules de contrats pour les contrats prix ferme et à prix unitaire de construction représentent une innovation importante dans les contrats du gouvernement. Cela donnera tout particulièrement à l'entrepreneur un droit légal à la compensation dans les circonstances où auparavant il ne pouvait que s'attendre à une aide en vertu d'un paiement de la Couronne à titre gracieux.

M. Hardy: C'est peut-être pertinent à la question de M. Mahoney qu'en tant qu'expert-conseil pour les réclamations, j'étais bien au courant de ces modifications apportées aux contrats du ministère des Travaux

[Texte]

and also the change in respect of soil conditions that had been prompted by the Treasury Board. I appreciate, of course, that Mr. Mahoney may be thinking about CNR contracts but in relation to these claims, in any that I dealt with and made recommendations on, these factors were taken into account.

Mr. Mahoney: And I would like to establish that the CNR has not to date seen fit to adopt the type of contract provisions that the Government of Canada chose to adopt for its departments and agencies in 1963.

Mr. Duncan: Mr. Mahoney, our contract form is not identical in terms, if that is what you are referring to, sir, to a government contract. I would hasten to add, however, that the government contracts, as presently drawn, do specifically provide for the equivalent of clauses 16 and 18 that we are talking about here and I am instructed that the government has had occasion to use clauses 16 and 18 in respect of its dealing with its contractors. With respect to the overruns and underruns, I have seen and indeed I have here a copy of the Department of Public Works and Department of Transport contracts and they do not go quite as far as perhaps that press release would have suggested they were going to. I do not like to interpret a government contract but I would perhaps recommend that if the Committee sees fit to do so, it take a look at these various sections because they do not give an absolute contractual right. They do clearly say that the contractor and the Crown may agree to alteration of the unit prices in certain events but go no further.

The Chairman: Have you finished, Mr. Mahoney?

Mr. Mahoney: Yes.

The Chairman: Mr. Allmand.

Mr. Allmand: You have mentioned clause 16 of the contract. What about clause 2 (c) referred to yesterday which allegedly gives to the engineer on location, it was stated, almost dictatorial power to have things done and not to have things done? Do you still have this clause 2(c) in your contract? If not, why did you take it out and what was its original purpose? What was the purpose of clause 2(c)? Why was it considered necessary?

Mr. Cox: The purpose of the clause is to enable the owner to ensure that the work has progressed in a manner that is compatible with the contractor and the end result of the job. That is about the best answer I can give you on that.

[Interprétation]

vaux publics ainsi que les modifications pour ce qui est des conditions du sol qui avaient été suscitées par le Conseil du Trésor. Je me rends compte que M. Mahoney songe peut-être au contrat du Canadien National, mais pour ce qui est de ces réclamations dont j'ai été saisi et pour lesquelles j'ai formulé des recommandations, nous avons tenu compte de tous ces facteurs.

M. Mahoney: Je voudrais établir que le Canadien National n'a pas jugé bon encore d'adopter le genre de dispositions contractuelles qu'utilise le gouvernement du Canada pour ses ministères et ses agences depuis 1963.

M. Duncan: M. Mahoney, notre formule de contrat n'offre pas des conditions identiques, si c'est ce que vous voulez dire, aux contrats du gouvernement. Je m'empresse d'ajouter que les contrats du gouvernement tels qu'ils sont rédigés, à l'heure actuelle, prévoient de façon bien précise l'équivalent des articles 16 et 18 dont on parle ici, mais, on nous dit que le gouvernement, a eu avoir recours à l'occasion aux articles 16 et 18 pour ce qui est de ses rapports avec les entrepreneurs. Maintenant, pour ce qui est des excédents de travaux à accomplir ou des contrats qui dépassent la quantité de travail à exécuter; j'ai ici une copie du contrat du ministère des Travaux publics et du ministère des Transports, qui ne vont pas tout à fait aussi loin que le laisse entendre ce communiqué de presse. Je n'aime pas interpréter un contrat du gouvernement, mais je pourrais recommander que si le Comité juge bon de le faire, qu'il étudie ces différentes clauses parce qu'elles ne donnent pas un droit contractuel absolu. Elles précisent cependant que la Couronne et l'entrepreneur peuvent s'entendre pour modifier le prix unitaire dans certains cas ne vont pas plus loin.

Le président: Avez-vous terminé, monsieur Mahoney?

M. Mahoney: Oui.

Le président: Monsieur Allmand.

M. Allmand: Vous avez mentionné la clause 16 du contrat. Que dire de la clause 2 (c) dont on a parlé hier et qui donne à l'ingénieur sur place presque des pouvoirs dictatoriaux de voir à ce que les travaux soient accomplis ou non? Est-ce que vous avez toujours cette clause 2 (c) dans vos contrats? Sinon, pourquoi l'avez-vous retranchée? Quel était le but de 2 (c) lorsqu'on l'a inscrit dans ces contrats? Pourquoi l'a-t-on considérée nécessaire?

M. Cox: Cette clause avait pour but de permettre au propriétaire de s'assurer que le travail progressait de façon compatible avec l'entrepreneur et le résultat que ces travaux devaient réaliser. C'est à peu près la meilleure réponse que je puisse vous fournir.

[Text]

Mr. Allmand: Is it still in your contract, sir?

Mr. Cox: I am quite certain it is.

Mr. Allmand: It was alleged yesterday that it is no longer. I want to know if that allegation is correct.

Mr. Cox: We will check that and advise.

Mr. Duncan: Mr. Allmand, I cannot say categorically, as there just were not enough hours between Tuesday and today to do the things that had to be done to prepare us for this, and one of the things which I was not able to do was to check it word for word. The form of the contract has changed but I would say the principle has not changed and I would think that the principle of an owner, as Mr. Cox says, being able to direct the course of a project and this was a major one. We are talking of 430 miles of railway. I will check it though and undertake to give either to the Chairman or you, or whomever you like, a specific answer with respect to the clause you refer to as 2(c).

Mr. Cox: On that matter, despite my ignorance of whether it is in or not, it is an item that is a co-operative thing done between the contractor and the engineer on the job. It is not a dictatorial thing; if it were we would not accomplish the end result of our jobs.

Mr. Allmand: It was implied that this clause 2(c) was not usually found in other contracts and it gave the engineer on location in this particular case much more power than is usually given to the engineer of the contracting company. I appreciate you could not get all this information for us. You did not know what we were going to ask, and therefore there is no criticism intended but could you get it for us? You are aware that allegation was made, if you were here. . .

Mr. Duncan: Yes, sir, I do know.

Mr. Allmand: . . . that this clause 2(c) was something special and above what is generally found in contracts. I would like you to compare it with your present contract, and also tell us whether it is something special and not usually found in other contracts.

Mr. Duncan: I do not know that I can go the last leg of the trip that you ask me to make, Mr. Allmand, I do not know that I can check all other contracts. I can check the ones of which I have copies, and I will do so.

[Interpretation]

Mr. Allmand: Est-ce qu'elle est toujours dans votre contrat?

Mr. Cox: J'en suis à peu près sûr.

Mr. Allmand: On m'a laissé entendre hier qu'elle l'était plus, alors j'aimerais savoir ce qu'il en est.

Mr. Cox: Nous allons vérifier et nous vous le ferons savoir.

Mr. Duncan: Je ne saurais répondre de façon catégorique. Il n'y a pas eu suffisamment d'heures qui sont écoulées depuis mardi pour faire tout ce que nous devions faire pour nous préparer, et une des choses que je n'ai pu faire, c'est de vérifier ces contrats mot à mot. La formule de contrats a changé mais je dirais que le principe est toujours le même. Je voudrais que le principe dont nous parlons ici soit le principe général des propriétaires, comme dit Mr. Cox, de permettre au propriétaire d'orienter le cours d'un projet. Ce sont des travaux de grande envergure. Nous parlons de 430 milles de voie ferrée. Je vérifierai cependant et je m'engage à fournir soit au président ou à la personne que vous désignerez une réponse bien précise à l'égard de cet article 2 dont vous parlez.

Mr. Cox: En dépit du fait que j'ignore si c'est inclus ou pas, il s'agit là d'un travail de coopération entre l'entrepreneur et les ingénieurs sur place. Ce n'est pas une chose dictatoriale; s'il en était ainsi, nous ne réaliserions pas les objectifs de notre travail.

Mr. Allmand: On a laissé entendre que cet article 2(c) ne se trouvait pas d'ordinaire dans d'autres contrats et que l'ingénieur sur place dans ce cas-ci avait beaucoup plus de pouvoirs que n'en reçoit habituellement l'ingénieur de la société contractante. Je tiens compte que vous ne pouviez obtenir tous les renseignements pour nous et que vous ne saviez pas quelles seraient les questions qu'on vous poserait. Ce n'est pas que je formule des critiques, mais pouvez-vous nous fournir ces renseignements? Vous savez que cette accusation fut formulée, vous étiez-vous en? n'est-ce pas?

Mr. Duncan: Oui.

Mr. Allmand: C'était une disposition particulière que l'on ne trouve habituellement pas dans de tels contrats. Je voudrais établir une comparaison avec les contrats que vous établissez actuellement et j'aimerais aussi que vous nous disiez s'il ne s'agissait pas d'une disposition particulière qui ne se trouve pas d'habitude dans les autres contrats.

Mr. Duncan: Je ne sais si je peux vous satisfaire, vous donner une réponse à cette question, monsieur Allmand. Je ne crois pas pouvoir vérifier tous les autres contrats, mais enfin je puis faire des vérifications pour les contrats dont j'ai copie et je m'engage à le faire.

[Texte]

Mr. Allmand: Mr. Cox said this type of clause was necessary so that the contracting companies of the CNR could assure that the work was done according to the contract. Is it also necessary to assure that there is some kind of cost control on the job. If Parliament authorizes the CNR to build a railway for \$75 million, how do you assure that you stick to those estimates and those costs?

Mr. Cox: Certainly there is continuous cost control on a job of any nature, from the smallest to the largest, at least any that we are responsible to.

Mr. Allmand: Would it be through the use of a clause such as this, clause 2(c), which gives the location engineer . . .

Mr. Cox: No, sir. Could I just elaborate on your remarks? The normal procedure on any given contract is that we ask the contractor for his schedule of work, how he proposes to attack the job and having obtained that, if there are obstacles to the progress of the job, we sit down with him. We discuss these aspects. We end up with a schedule for the job that is realistic to both parties.

I must say in the case of Lucas Construction Ltd. we were never able to get that schedule.

Mr. Allmand: I understand there were 32 contractors in all on this job, and 5 have made representations to this Committee. Have you had any claims from the balance, which is 27? Have they showed any dissatisfaction either through lawyers' letters, or letters from the companies?

Mr. MacMillan: There have been no claims, Mr. Allmand, other than the ones that I referred to in my opening statement.

Mr. Allmand: Generally speaking, the balance of the 32 contractors seem to be satisfied with the final settlement.

Mr. MacMillan: That is my understanding, yes.

Mr. Allmand: Over the years, have you received any complaints on this contract form that you use

[Interprétation]

M. Allmand: M. Cox a dit qu'une telle disposition était essentielle pour que le National-Canadien puisse être sûr que le travail sera fait suivant les conditions du contrat. Est-il aussi essentiel de s'assurer qu'il y a un contrôle du coût sur place. Enfin, si le Parlement autorise le National-Canadien à construire un chemin de fer pour 75 millions de dollars, comment pouvez-vous vous assurer que vous vous en tenez à ces prévisions et à ce prix de revient?

M. Cox: Certainement, tous les travaux exigent toujours un contrôle du prix de revient, que ce soit des travaux peu ou très importants, c'est le cas pour tous les travaux dont nous sommes responsables.

M. Allmand: Serait-ce en vertu d'un article comme l'article 2 c), qui permet à l'ingénieur de l'emplacement. . .

M. Cox: Non. Pourrais-je faire quelques commentaires concernant vos remarques. La façon habituelle dont nous procédons est la suivante: nous demandons à l'entrepreneur son horaire prévu pour le travail et comment il a l'intention de faire le travail, quel programme il s'est établi et alors s'il y a des obstacles à la bonne marche du travail, nous discutons avec lui de ces différents aspects. A la suite de cela, nous établissons un programme réaliste qui est acceptable pour les deux parties en cause. Je dois dire que dans le cas de la *Lucas Construction Limited*, nous n'avons jamais pu obtenir ce programme de travail.

M. Allmand: Si je comprends bien, il y avait trente-deux entrepreneurs pour ce travail et cinq d'entre eux ont présenté des représentations au comité. Avons-nous eu des réclamations de la part des 27 autres entrepreneurs? Est-ce qu'ils ont fait part de leur mécontentement dans des lettres que leurs avocats ou les compagnies pour lesquelles ils travaillent nous auraient fait parvenir?

M. MacMillan: Il n'y a eu aucune autre réclamation que celle dont je vous ai parlé dans ma déclaration liminaire.

M. Allmand: De façon générale, les trente-deux autres entrepreneurs semblaient-ils avoir été satisfaits du règlement final.

M. MacMillan: Oui.

M. Allmand: Au cours des années, les entrepreneurs ou leurs associations vous ont-ils présenté de

from contractors or from contracting associations. Have you had strong representations, letters, briefs and so forth, that it is an unfair contract?

nombreux griefs portant sur cette formule contractuelle? Avez-vous reçu des lettres ou des mémoires disant qu'il s'agissait là de formules de contrat injustes.

[Text]

Mr. MacMillan: To my personal knowledge, we have had representations from contracting associations—I am fishing for the name—Canadian Construction Association and we have given very serious thought to them. My understanding is that many other companies have had similar representations from the Association and there have been some changes made pursuant to these representations, but we have never gone as far as they would like us to go. We quite understand their reasons for seeking to have the terms of the general contract form changed because it would be more beneficial to them. I have to say that my own personal knowledge of this is not by any means profound. Dr. Hardy has great knowledge of it.

I would like to add that our form of contract is very well known to the contracting companies of Canada and there is never any dearth of companies bidding on jobs which we have up for tender.

Mr. Allmand: That was a further question I was going to put, Mr. MacMillan. It was suggested on Tuesday that you would have a dearth or that you now do have a dearth because of the treatment that you gave the contractors on the Great Slave Lake railway. It was suggested if you continued to act in the way you did on that contract, you will have no bidders. What is your recent experience in getting bidders on contracts, and have you ever had a dearth of contractors bidding?

Mr. MacMillan: No, we have never had a dearth of contractors bidding on our jobs. There are occasions in Canada in recent years in which there has been a great deal of construction work and as a result the people are busy and in those cases we may be down to a small number of bids. The facts are on our invitations we normally have a very substantial number of contractors bidding.

On this particular job we did not bid it all at one time. I cannot give you times and dates, but it was bid in two or three successive years. In each instance, we had a good number of people bid. Bear in mind that at the time of bidding a copy of the contract form is in the material which the possible bidders are given. We had a very large number of people bid this job.

Mr. Whelan: May I ask a supplementary? I may have misunderstood, Mr. MacMillan. I have a copy of a write-up from the *Globe and Mail* of June 17 describing a law suit in which the contracting firm says they are charging that the CNR "conspired to cause them financial hardship and make it impossible

[Interpretation]

M. MacMillan: Je dirai qu'à ma connaissance nous avons reçu des représentations venant d'associations d'entrepreneurs, j'essaie de me souvenir du nom, s'agit de la *Canadian Construction Association*. Nous sommes sérieusement penché sur le cas. Je ne comprends pas que beaucoup d'autres compagnies ont reçu des instances analogues de cette association à la suite desquelles certaines modifications ont été apportées au contrat. Mais nous n'avons jamais vu tout ce qu'ils auraient voulu que nous fassions. Nous comprenons très bien la raison pour laquelle ils essaient d'obtenir de telles modifications de la formule de contrat. Ces modifications seraient évidemment à leur avantage. Je dois dire que mes connaissances ne sont pas exhaustives là-dessus. Le docteur Hardy, pour sa part, sait très bien ce qu'il en est. Mais je voudrais ajouter que les entrepreneurs et les différentes compagnies du Canada connaissent très bien comment est notre formule de contrat, et je dois dire qu'il n'y a jamais eu pénurie de soumissions pour les appels d'offre que nous avons faits.

M. Allmand: Une dernière question que je voudrais poser à M. MacMillan. Mardi on a laissé entendre que vu le traitement que vous avez fait subir aux entrepreneurs lors de l'aménagement du chemin de fer du Grand lac des Esclaves, vous manqueriez d'entrepreneurs pour vos travaux subséquents. On a dit que si vous continuiez à traiter les entrepreneurs comme vous l'avez fait, vous ne pourriez plus trouver de soumissionnaires. Que s'est-il passé récemment là-dessus que vous vouliez faire des appels d'offres, avez-vous jamais eu une pénurie d'entrepreneurs qui faisaient une offre?

M. MacMillan: Non, nous n'avons eu jamais trop peu d'entrepreneurs prêts à faire des soumissions. Ainsi au Canada au cours des dernières années, il y a eu beaucoup de travaux de construction qui se sont faits; les entrepreneurs sont fort occupés et dans ces cas il se peut que nous n'ayons qu'un petit nombre de soumissions. Mais le fait demeure que pour les appels d'offre nous avons habituellement un nombre substantiel de soumissions. Et pour ces travaux particuliers, nous n'avons pas fait tous les appels d'offre en une seule fois mais bien pendant deux ou trois années successives, au sujet desquelles je pourrais vous donner de détails précis. Dans certains de ces cas, nous avons eu un bon nombre de soumissions. Il faut signaler également qu'au moment d'une soumission, on fournit une copie de la formule de contrat aux soumissionnaires éventuels. Il y a eu un très grand nombre de personnes qui ont fait des soumissions pour ces travaux.

M. Whelan: Une question complémentaire, monsieur le président. J'ai peut-être mal compris, monsieur MacMillan. J'ai un exemplaire du *Globe and Mail* du 17 juin; il y a un article disant que d'une poursuite judiciaire un entrepreneur a accusé le National Canadien de conspirer afin de lui causer

[Texte]

"for them to complete construction." Are you aware, Mr. MacMillan, that this litigation is going through at the present time?

Mr. MacMillan: I cannot tell you the parties to that litigation but I am aware that there is an action in Ontario. You have to remember we are carrying on very extensive construction all the time. I would not care to guess the number of contractors we have employed on our behalf at any one time, but the total is very substantial. Inevitably there will be some which get into difficulty.

I know that particular case is a subway or a bridge over a railway and we are carrying on the job on behalf of either the province or the municipalities concerned, and in very close collaboration with them.

Mr. Horner: Mr. Chairman, on a point of order, I wonder if I might ask the Committee how long they intend to sit this morning. My reason for asking is that an important transportation debate is going on in the

1220

House of Commons. I think it is an error in management that the Transport Committee should be sitting while the transportation debate is going on in the House of Commons.

The Chairman: Mr. Horner, that was brought to my attention a little while ago and I told Mr. Nesbitt I thought this was a serious point, and I hope this will not happen again, but we had provided for these people to be here this morning, and I think we should carry on until one o'clock.

Mr. Horner: They are going to be here at 3.30, I would think.

The Chairman: Yes.

Mr. Horner: I think that since we are meeting at 3.30 and 8.00 this evening we should be able to wrap up. I think that now that we have heard them we should adjourn and come back at 3.30.

Mr. Mahoney: With respect, Mr. Chairman, there is no guarantee that the transportation debate will not be going on at 3.30 or 8.00.

The Chairman: That is right, Mr. Allmand.

Mr. Allmand: Mr. MacMillan, in recent years has there been an abnormal amount of litigation on your contracts due to disputes? Let us say that of the total number of contracts that you let—this may be an

[Interprétation]

difficultés financières et de l'empêcher de compléter les travaux. Êtes-vous au courant de cette situation, Monsieur MacMillan? Savez-vous qu'un tel procès est en cours à l'heure actuelle?

M. MacMillan: Je ne pourrais dire quelles sont les parties en cause mais je sais qu'il y a un tel procès en cours en Ontario. Il ne faut pas oublier que nous avons beaucoup de travaux de construction toujours en cours et je ne saurais vous dire quel est le nombre d'entrepreneurs que nous avons à un moment donné dans notre service mais nous en avons toujours beaucoup. Il y en a toujours évidemment, qui peuvent éprouver des difficultés. Je sais que dans ce cas particulier, il s'agit d'un métro ou d'un pont qui enjambe une voie ferrée et nous faisons ces travaux pour le compte des provinces ou des municipalités en cause et en très étroite collaboration avec elles.

M. Horner: J'invoque le Règlement. J'aimerais demander au Comité jusqu'à quelle heure il a l'intention de siéger ce matin. La raison est qu'il y a un débat très important sur la question des transports

qui se déroule à la Chambre des communes et je pense que c'est une erreur de la part de l'administration de faire siéger le Comité des transports alors qu'un débat sur les transports se déroule à la Chambre.

Le président: Cela m'a été signalé il y a quelques instants et j'ai dit à M. Nesbitt que je tiens compte de cette observation et j'ose espérer que cela ne se produira plus, mais nous avions prévu l'audience de ces témoins ce matin et je crois que nous devrions continuer jusqu'à une heure.

M. Horner: Ils seront ici à 3 h 30 cet après-midi.

Le président: Oui.

M. Horner: Je pense que comme nous allons siéger de nouveau à 3 h 30 et à 8 heures ce soir, nous pourrions terminer cette étude. Maintenant, que nous avons attendu les témoins, je pense que nous devrions lever la séance et revenir à 3 h 30.

M. Mahoney: Il n'y a aucune garantie que le débat sur les transports ne se poursuivra pas à 3 h 30 et à 8 heures.

Le président: C'est-exact. Monsieur Allmand.

M. Allmand: Monsieur MacMillan, au cours des dernières années, est-ce qu'il y a eu un nombre anormal de procès pour vos contrats à la suite de différends? Sur le nombre total de contrats, combien de

[Text]

impossible question to answer—what percentage of disputes would go to litigation on those contracts? Is it high or low?

Mr. MacMillan: It is very, very low. I at one time could have told you this, and I think Mr. Duncan may be able to. I would say this to you that in 30 years I doubt if there have been more than a half a dozen of these cases ever brought to trial. I might be out a wee bit, maybe more, maybe less, but if it is, it is just a handful. During that period of time, of course, there were thousands of contracts completed under the form. I would ask Mr. Duncan what the current position is, because I frankly do not know with any degree of accuracy.

Mr. Duncan: I would not like to pretend that I could give you an accurate figure either, Mr. Allmand. Right at the moment I can only think of two cases in my practice in the law department of the CNR. This is fairly likely.

Mr. Allmand: You mean two that went to trial?

Mr. Duncan: Two that went to trial, yes.

The Chairman: Mr. Mahoney, on a supplementary.

Mr. Mahoney: Is it not possible that the dearth of litigation is as attributable to the water-tight contract that you have as it is to an absence of disgruntled contractors?

Mr. MacMillan: No, I do not think it is. I think it is indicative, first, that there are many, many contracts completed in circumstances which are quite favourable to the contractor, and second, that there have been any number of contracts where abnormal circumstances have developed or there was a good basis for a supplementary payment, and those supplementary payments have been made.

I do not think I have ever heard of a contractor who received all the money he would have like to have received in a supplementary situation, but they have been satisfied to complete the transaction on that basis.

Mr. Allmand: Mr. MacMillan, in the legislation to authorize the Great Slave Lake Railway, there is a contingency clause which allows you to go up to \$86 million. I believe there are similar contingency clauses in other legislation to allow you to build railways.

Mr. MacMillan: That is the customary procedure.

[Interpretation]

procès seraient intentés? Y en a-t-il beaucoup ou peu? C'est peut-être une question à la laquelle il est difficile de répondre.

M. MacMillan: Il y en a un très faible pourcentage. A un moment donné, j'aurais pu vous donner ces chiffres mais je pense que monsieur Duncan se peut-être en mesure de le faire. Je vous le dirais, qu depuis 30 ans, je doute qu'il y ait eu plus d'une demi-douzaine de ces cas qui ont fait l'objet de procédures devant les tribunaux. Peut-être un peu plus peut-être un peu moins mais il s'agit que d'une poignée. Et durant toute cette période, il y avait évidemment des milliers de contrats qui avaient été terminés en vertu de cette formule. Je demanderais monsieur Duncan ce qu'il en est maintenant parce que sincèrement je ne saurais vous le dire avec précision.

M. Duncan: Je n'oserais prétendre pouvoir vous donner un chiffre bien précis, monsieur Allmand. Mais, en ce moment, je ne peux songer qu'à deux cas au cours de ma pratique au contentieux du National canadien.

M. Allmand: Deux qui ont fait l'objet de procédures judiciaires.

M. Duncan: Oui.

Le président: Une question supplémentaire monsieur Mahoney.

M. Mahoney: N'est-il pas possible qu'il n'y ait pas beaucoup de procès parce que nos contrats rendent toute action en justice quasi-impossible et non parce que les entrepreneurs sont satisfaits.

M. MacMillan: Non, je ne crois pas. Je pense tout d'abord qu'il y a un bon nombre de contrats qui sont terminés dans des circonstances tout à fait favorables à l'entrepreneur et aussi qu'il y a eu certain nombre de contrats où des circonstances anormales se sont produites ou d'autres où une rémunération supplémentaire s'imposait et où celle-ci a été faite.

Évidemment, aucun entrepreneur n'a jamais obtenu tout l'argent qu'il aurait aimé obtenir dans une telle situation mais, ils ont été satisfaits de compléter les travaux ainsi.

M. Allmand: Monsieur MacMillan, dans la mesure législative autorisant la construction du chemin de fer du Grand lac des Esclaves, il y a une clause autorisant, qui vous permet de dépenser jusqu'à 86 millions de dollars. Je pense qu'il y a d'autres dispositions de ce genre pour la construction de chemins de fer.

M. MacMillan: C'est la pratique habituelle.

[Texte]

Mr. Allmand: Yes. Is it rare or is it often that you have to get permission to use the contingency clause in legislation?

Mr. MacMillan: Sometimes we do, but I do not really know how this would break down percentage-wise. I would not think that it would arise in 50 per cent of the cases. I think it would be a lesser number than that.

Mr. Allmand: If I understood you correctly in your opening statement, you make a very intense effort to meet the authorized amount in each statute. Let us say in this case it is \$75 million. You conduct your whole project to try to meet that without using the contingency?

1225

Mr. MacMillan: That is correct.

Mr. Allmand: Just as a final question, Mr. Chairman, I think we as members of Parliament are concerned that in the long run we have a healthy construction industry and that it is not discouraged by our big contracting bodies in Canada such as the government, the CNR, and so forth. It was alleged more or less that our type of contract is discouraging the contracting industry and makes it difficult for them. If that is the case, it would give us, as I say, in the long run a high cost construction industry which is not good for Canada.

Do you make serious and periodic reviews of your prime contracts? We do not want to have an over-competitive cut throat contracting industry; we want a healthy solid contracting industry. Is this something that is considered by you?

Mr. MacMillan: Yes, it is. All that you have said is absolutely consistent with the policy of the Canadian National in terms of its dealings with contractors, and it has been as long as I can remember. We believe in contractors completing the job successfully, and by that I mean making money on it. It is no part of our policy to see them go broke or to see them unhappy for exactly the reasons that you refer to. We are not well-served by contracting industry which is marginal, without sufficient funds to prosecute the job, to do it expeditiously, efficiently, and well. And that is our belief.

Mr. Allmand: That is all, Mr. Chairman.

Mr. Osler: Could I ask a supplementary, please? On this subject, Mr. MacMillan, I would like . . .

The Chairman: Mr. Osler, I think Mr. Nesbitt has been waiting for quite some time.

[Interprétation]

M. Allmand: Devez-vous obtenir l'autorisation d'invoquer cette clause souvent ou rarement?

M. MacMillan: Il nous arrive de le faire mais je ne sais pas vraiment quelle est la proportion de cas où nous devons le faire. Je doute fort que ce soit 50 p. 100 des cas. Ce sera beaucoup moins que cela.

M. Allmand: Si j'ai bien compris votre première déclaration, vous déployez de grands efforts pour ne pas dépasser le montant prévu. Dans ce cas-ci il s'agit de 75 millions de dollars. Vous conduisez les travaux pour que le prix de revient ne dépasse pas le montant prévu et ne pas avoir besoin de fonds additionnels?

M. MacMillan: C'est juste.

M. Allmand: Une dernière question. Je pense que en tant que membres du Parlement, nous nous pré-occupons d'assurer à long terme la prospérité et la stabilité d'une industrie de la construction qui ne soit pas découragée par nos grandes entreprises canadiennes telles que le Gouvernement, le National Canadien etc. On a plus ou moins laissé entendre que votre genre de contrat décourage plutôt l'industrie de la construction du fait que cela leur crée des difficultés, s'il en est ainsi, à long terme, cela nous donnerait une industrie de la construction à coût élevé ce qui ne serait pas bon pour le pays.

Est-ce que vous faites une révision sérieuse et périodique de vos formules de contrat? Nous ne voulons pas avoir une industrie de la construction coupe-gorge mais nous voulons plutôt avoir une excellente industrie de la construction. Est-ce que vous en tenez compte?

M. MacMillan: Oui, tout ce que vous avez dit est tout à fait conforme à la politique du National Canadien dans ses rapports avec les entrepreneurs, il en a été ainsi d'aussi loin que je me souviens. Nous voulons que les entrepreneurs terminent leurs travaux tout en étant satisfaits et en gagnant leur argent. Nous ne voulons pas, ni qu'ils perdent de l'argent, ni les acculer à la faillite exactement pour les raisons dont vous parlez et parce que nous ne sommes pas bien servis, disons le tout franchement, par une industrie marginale sans fonds suffisants, pour poursuivre les travaux de façon rapide, efficace et satisfaisante. C'est là notre façon de penser.

M. Allmand: C'est tout monsieur le président.

M. Osler: Une question supplémentaire s'il vous plaît, monsieur le président?

Le président: Je crois que monsieur Nesbitt attend depuis un certain temps.

[Text]

Mr. Osler: Surely you will permit one supplementary on that line of reasoning, Mr. Chairman? There is mention made of 55 general contracts, but the ones which have come before us appear to all have been of a certain class. I wonder if we could be told how many of the 55 were involved in culverts, bridges, and buildings which are somewhat different classes of work than the kind of work that we have heard complaints against?

Mr. MacMillan: I think we have that information; we would be delighted to give it to you.

Mr. Osler: Thank you.

Mr. MacMillan: I would speculate that the principal number were involved in grading.

Mr. Osler: That is all.

Mr. Cox: Is that grading and clearing?

Mr. Osler: The people who are complaining to us, sir, have been involved in clearing and grading. I would like to know out of the 55 how many were involved in clearing and grading and how many in culverts, bridges and buildings, which seem to me to be two different types of work?

Mr. Cox: Excluding the culverts, because that was in grading, there were 19 contacts on clearing and grading.

Mr. Osler: Thank you.

The Chairman: Mr. Nesbitt.

Mr. Nesbitt: Mr. Chairman, first of all I would like to make one or two remarks which I think may expedite the work of the Committee here, and then I have one or two questions that I would like to ask at this time, although I may want to ask some more later on.

First of all, I think I should say that since there are many members who have been added to this Committee, and all groups, since arrangements were made to have this hearing, that it might be very valuable or useful if some of the backgrounds or the reasons for the holding of this meeting were perhaps mentioned. There was, as you know, Mr. Chairman, a great deal of discussion about whether we should hold this meeting and the advisability of it.

A great deal of discussion went on in the steering committee, at which you, of course, Mr. Chairman, were present, and Mr. Allmand, Mr. Skoberg, myself, and one or two other members from time to time. Mr.

[Interpretation]

Mr. Osler: C'est seulement une question supplémentaire sur les raisons qui viennent d'être données, moi-même le président. On a mentionné 55 contrats généraux mais ceux que nous avons examinés semblent tous faire partie d'une certaine catégorie. Je me demandais si on pourrait nous dire sur le chiffre 55, combien de contrats étaient au sujet de ponts, de ponceaux et de construction de bâtiments qui constituent des travaux d'un genre quelque peu différent que ceux pour lesquels nous avons reçu des plaintes.

Mr. MacMillan: Je crois que nous avons ces renseignements. Nous serions très heureux de vous le donner.

Mr. Osler: Très bien, je vous remercie.

Mr. MacMillan: Je penserais que le plus grand nombre de ces contrats se rapportait à l'aménagement de terrains.

Mr. Osler: C'est tout.

Mr. Cox: Pour le nivellement et le déblaiement.

Mr. Osler: Ceux qui ont porté plainte sont surtout des entrepreneurs qui font les travaux de déblaiement et de nivellement. Je voudrais savoir sur nombre de 55, combien il y en avait pour le déblaiement et le nivellement et combien se rapportaient à la construction des ponts ou des bâtiments car il s'agit là, il me semble, de deux différents genres de travaux.

Mr. Cox: Si on veut éliminer les ponceaux qui faisaient partie des travaux de nivellement, il y avait 19 contrats pour le débroussaillage et le nivellement.

Mr. Osler: Merci.

Le président: Monsieur Nesbitt.

Mr. Nesbitt: Merci monsieur le président. Tout d'abord, je voudrais faire une ou deux observations qui pourraient peut-être aider les travaux du Comité, ensuite, il y a une ou deux questions que j'aimerais poser maintenant, bien que je puisse peut-être vouloir en poser d'autres plus tard.

Tout d'abord, je devrais peut-être vous dire, étant donné que plusieurs membres se sont joints à notre Comité, de tous les partis, depuis qu'on a pris les dispositions voulues pour tenir ces audiences, il sera bien utile de donner certaines des raisons de la tenue de cette réunion. Comme vous le savez, monsieur le président, il y a eu de nombreuses discussions quant à savoir si nous devions avoir cette réunion.

Mais beaucoup de discussions ont eu lieu au sous-comité directeur, évidemment, le président y était, monsieur Allmand, monsieur Skoberg, moi-même et un ou deux autres membres assistaient à cette réunion.

[Texte]

Mahoney, Mr. Horner once or twice, and Mr. Trudel. I will not miss anybody.

There was a lot of discussion on whether we should hold these meetings and it is my understanding, after very considerable discussion on the advisability, that it is a most unusual type of hearing for the Transport Committee to be doing, that it seemed to me at the time, and I understood it seemed clear to others that the Transport Committee was holding the meetings first, because of the unusual number of strong representations that have been made on this matter. Second, it was my understanding, at least, that it was generally decided that this Committee was not in a position to hold a trial of the matter and get all the evidence and to judge who was correct and who was not correct, and which allegations were true and which were not. Rather, that this Committee was in an analogous position to that of a grand jury. We are here to decide if, indeed, there were a dispute, and if there were a considerable different of opinion, and if so, to recommend to the government that the government give consideration to holding an inquiry under the Inquiries Act where all these questions which are very contentious could be gone into with a great deal of proper cross-examination of witnesses and evidence given under oath and all the rest. I think the way I have seen the proceedings going so far, and all of us are involved in this, we are tending more and more, as I see it, to do just what was not intended by this Committee, namely to try to assess fault or assess blame and to try to decide what has gone on. It would seem to me, particularly having heard statements from the contractors who allege that they have been misused and having heard a statement by the Canadian National Railway, which was very well prepared, indeed, and alleges just the opposite, that there is a very great difference of opinion here between the parties.

I think after hearing the completely opposed statements of the contractors and the CNR that I personally am very convinced there is certainly every reason to hold an inquiry, which I do not think this Committee is competent to do. I do not think we should put ourselves in the position of assessing the blame. It certainly seems quite evident that an inquiry will be necessary. That, of course, is a purely personal view, but it would seem to me that the evidence we have heard is conflicting and complex. Both the contractors and the railway have brought in sometimes rather acrimoniously on both sides, a great deal of detail which I think would certainly be relevant to an inquiry under the Inquiries Act, but which is perhaps not entirely relevant for the work of this Committee.

As I understand it, of course, this is a personal interpretation again, the questions we really have to decide here are first: Is there some evidence of a grievance on the part of the contractors? Second, there seem to be some inequities and certain clauses in

[Interprétation]

union. Monsieur Mahoney, M. Horner une fois ou deux et monsieur Trudel. Je ne crois pas avoir oublié personne.

Il y a eu de grandes discussions quant aux avantages à les tenir, mais d'après ce que j'ai cru comprendre c'est plutôt un genre d'audience inusité pour le Comité des transports. J'ai eu l'impression que le Comité des transports tenait ces réunions du fait du nombre important d'instances pressantes qui avaient été faites à cet égard. Ensuite, si j'ai bien compris, on avait décidé que le Comité n'était pas en mesure d'engager des procédures juridiques à cet égard pour savoir qui avait raison et qui avait tort, quelles intentions étaient justes et celles qui ne l'étaient pas. Mais plutôt que le Comité était en mesure, était dans la même situation qu'un grand jury pour décider si vraiment il y avait litige, et s'il y avait une divergence d'opinions vraiment grande, de recommander au gouvernement d'étudier la possibilité de tenir une enquête en vertu de la Loi sur les enquêtes pour que toutes ces questions fassent l'objet d'étude, d'examen, de contre-examen de la part des témoins sous serment. De la manière dont les choses se passent jusqu'ici et nous sommes tous en cause, nous avons tendance à faire ce que nous n'avions pas l'intention de faire, c'est-à-dire de décider qui est coupable qui ne l'est pas et ce qu'il en est.

Donc il me semble qu'ayant entendu les déclarations des entrepreneurs qui ont été mal interprétées, et ensuite, ayant entendu l'exposé du National Canadien fort bien préparé et qui soutient juste le contraire, il y a vraiment une grande divergence d'opinion entre les parties en cause. Par conséquent, après avoir entendu les déclarations complètes des entrepreneurs et du National Canadien, je suis tout à fait convaincu qu'il y a tout lieu de tenir une enquête mais je ne crois pas que notre Comité soit compétent pour le faire. Je ne crois pas que nous devrions essayer de nous placer dans une situation où il faudrait évaluer et décider qui est à blâmer.

Il me semble évident qu'une enquête serait nécessaire mais évidemment, il s'agit d'une opinion personnelle de ma part. D'après les témoignages que nous avons eus si divergents et si complexes à la fois de la part des entrepreneurs et des chemins de fer et souvent présentés d'une façon plutôt acrimonieuse, de la part des deux, et avec tant de détails qui relèveraient plutôt d'une commission d'enquête en vertu de la Loi

[Text]

the contract, what I have heard referred to as Clause 2(c) and Clause 16 and was there unreasonable enforcement of some of these clauses, not whether they were enforced, but was there unreasonable enforcement? Then there is a question of whether there is some mistake, or some honest error in the terms of the contract. Was there any genuine attempt to provide compensation for extra work done?

I think these are the things we should bear in mind as to what our intention was. We are really to decide if there is enough evidence to have some more competent body—perhaps that is not the best word—but more appropriate body, than the Transport Committee go into the details of this matter and make an appropriate recommendation to the government about perhaps whether certain terms used by the CNR are appropriate, whether the contracts are equitable, or whether some form of compensation ought to be paid to the contractors. I think this is what we should be doing. I just mention this in passing.

There are one or two questions I would like to put to the President of Canadian National Railways. Does the CNR have any objection to an inquiry being held by the government under the Inquiries Act?

Mr. MacMillan: My answer to that Mr. Nesbitt would have to be that there was a contract in this particular case. I suggest to you that both parties to

● 1235

the contract knew what its terms were and accepted it. The work was prosecuted under the contract. The amounts payable strictly under the contract were paid.

Mr. Nesbitt: I do not think you understood my question Mr. MacMillan.

Mr. MacMillan: No, but if you will just permit me to finish. Then in several of these instances there were supplementary payments made and this is the procedure which we follow not only in construction contracts, but all kinds of contracts, and to undertake an inquiry with regard to these specifics, because such an inquiry would have to be founded on a specific situation, would invite the suppliers of other types of things which the railway buys, or arranges to have done, to follow exactly the same procedure and I would suggest to you that it is a precedent, a brand new precedent, and a very dangerous precedent to introduce.

[Interpretation]

sur les enquêtes mais cela ne fait peut-être pas partie du travail de notre Comité. Comme je le comprend et évidemment, il s'agit encore une fois d'une impression personnelle, les questions dont nous devons décider ici sont: tout d'abord y a-t-il vraiment des preuves de grief justifié de la part d'entrepreneurs? Deuxièmement, il semble y avoir certaines injustices dans certaines dispositions du contrat, j'ai entendu parler de l'article 2 (c) et de l'article 16, il semble qu'on aurait indûment appliqué ces dispositions. Est-ce qu'on les aurait appliquées injustement ou déraisonnablement? Et ensuite, la question se pose, y a-t-il eu quelque erreur involontaire dans les termes du contrat? Y a-t-il eu tentativement essayé réellement d'indemniser les entrepreneurs pour le travail supplémentaire accompli.

Ce sont là les choses que nous devons considérer. Nous devons en fait décider s'il existe suffisamment de preuves pour avoir un organisme plus compétent approprié serait peut-être un meilleur terme, que le Comité des transports, pour s'occuper des détails de la question et faire les recommandations qui s'imposent au gouvernement. Quant à savoir si les dispositions du contrat du CN sont équitables ou si elles ne le sont pas, et si une compensation supplémentaire devrait être accordée aux entrepreneurs, je crois que c'est peut-être ce que nous devrions faire, je mentionne tout simplement en passant.

Maintenant il y a une ou deux questions que j'aimerais poser au président du National Canadien: tout d'abord, est-ce que le National Canadien aura des objections à ce qu'il y ait une enquête de la part du gouvernement conformément à la Loi sur les enquêtes?

M. MacMillan: Ma réponse à ceci, monsieur Nesbitt, serait qu'il y a eu un contrat signé dans ce cas particulier et je dirais que les deux parties au contrat

en connaissaient fort bien les dispositions, elles les ont acceptées. Le travail a été fait aux termes du contrat et les sommes payables en vertu du même contrat ont toutes été versées.

M. Nesbitt: Je ne sais pas si vous avez compris ma question, monsieur MacMillan.

M. MacMillan: Permettez-moi de finir tout simplement, dans plusieurs de ces cas il y a eu des versements additionnels c'est la procédure que nous suivons, non seulement pour les contrats de construction, mais pour toutes sortes de contrats. Si l'on devait entreprendre une enquête à l'égard de ces contrats particuliers, car une telle enquête devrait nécessairement être fondée sur une situation donnée et cela inviterait les fournisseurs d'autres services et d'autres denrées achetés par les Chemins de Fer à suivre exactement la même procédure. Il s'agirait d'un précédent, un tout nouveau précédent qui serait dangereux d'introduire.

[Texte]

The position with regard to contracts issued by the Public Works Department, the CBC, every other affiliation of government or Crown corporation would be less than final, and I think that the Committee and Parliament is likely to be subjected to exactly the same type of activity with regard to them.

Mr. Nesbitt: You would not think this might be the business of Parliament or the government to look into allegations which were seriously made, I am convinced of that—whether they are correct or not is another matter—concerning whether it is good public policy to have certain terms in contracts which are alleged to be inequitable about and which there is some evidence, that other government levels at least have changed these terms.

Mr. MacMillan: If I may I have to say to you that I would not be presumptuous enough to start to define what Parliament should occupy itself with. I think there are very few subjects which do not lie squarely within the zone of influence of Parliament and also the Railway does not make government policy; we abide by government policy, or try to.

Mr. Nesbitt: I just have one more question.

Mr. Skoberg: Mr. Nesbitt before you leave that point may I ask a supplementary?

Mr. Nesbitt: Certainly.

Mr. Skoberg: I wonder, Mr. MacMillan, in view of the fact that you consider that you do treat all the contractors fairly in all contracts then why really would you hesitate to agree that a public inquiry under the Inquiries Act may be the best forum at this time.

Mr. MacMillan: I attempted to deal with this in my opening statement, Mr. Skoberg, you will recall that I took the time to go through the procedure which we had followed in this particular instance. From that I moved to the fact that if it did not constitute finality, there is one avenue open that was never followed. None of these 55 contracts to which reference has been made has to my knowledge made any claims against the company, discussed them with the company or filed them, other than those which I again I tabulated and which were dealt with. If there is not finality with the execution of a release consequential on the payment of additional money then it really makes the whole proceeding almost a farce, but you can appreciate there is no finality.

Mr. Skoberg: You can appreciate what Mr. Nesbitt has been saying, because really we are here to determine whether or not there is any questionable

[Interprétation]

La situation au sujet des contrats du ministère des Travaux publics, de Radio-Canada, de tout autre organisme, de toute autre société de la Couronne serait moins que définitive et je crois que le Comité ou le Parlement serait peut-être soumis au même genre de pressions.

M. Nesbitt: Vous ne croyez pas, monsieur MacMillan, que ce serait peut-être justement au Parlement ou au Gouvernement de faire enquête sur les allégations qui ont été portées de façon sérieuse, j'en suis sûr, quant à savoir si elles sont exactes ou non c'est une autre question il faut savoir s'il est recommandé de maintenir certaines conditions dans les contrats qui sont prétendues injustes selon les témoignages apportés que certains autres paliers du gouvernement pourraient changer.

M. MacMillan: Si vous me le permettez, je dois vous dire que je ne suis pas présomptueux au point d'essayer de définir ce que le Parlement devrait faire ou ne pas faire. Je crois qu'il y a très peu de sujets qui ne relèvent pas de la compétence du Parlement. Les Chemins de fer n'établissent pas la politique du gouvernement mais nous essayons tout simplement de nous y conformer.

M. Nesbitt: Juste une autre question.

M. Skoberg: Est-ce que je pourrais poser une question supplémentaire sur ce point?

M. Nesbitt: Certainement.

M. Skoberg: Monsieur MacMillan, vu le fait que vous estimez que vous traitez équitablement tous les entrepreneurs dans tous les contrats alors pourquoi hésitez-vous à admettre qu'une enquête publique en vertu de la Loi sur les enquêtes serait peut-être la meilleure chose à faire?

M. MacMillan: J'ai tenté de traiter de cette question dans ma déclaration d'ouverture il y a quelques minutes. Vous vous souviendrez peut-être que j'ai pris le temps de me conformer à la procédure que nous avons suivie dans ce cas particulier. A partir de cela, j'ai dit que si cela ne constituait pas la voie définitive, il y en avait une autre, il y avait un autre recours. Aucun des entrepreneurs pour les 55 contrats mentionnés n'a, à ma connaissance, présenté de réclamation contre la compagnie, n'en a discuté avec la compagnie, n'en a même pas présenté, autres que ceux que je vous ai donnés et qui ont été réglés. S'il n'existe aucune irrévocabilité pour ce qui est de l'exécution d'une libération, par le versement d'une somme additionnelle, alors toute la procédure n'a aucun sens.

Mr. Skoberg: Oui, vous comprenez ce que M. Nesbitt dit, c'est qu'en fait nous sommes ici pour déterminer s'il y a un doute raisonnable et il serait

[Text]

doubt and it would be most difficult for us now to try to go back to the contractors and ask them to

• 1240

refute or support the contention they put before us on Tuesday. I agree with Mr. Nesbitt completely that really we were not set up to determine innocence or guilt, but the only purpose was to determine whether there is any validity in holding or recommending some action at this time. This is why I am rather somewhat amazed you might suggest that maybe another source of type of questioning might be to the best interest of all concerned.

The Chairman: Mr. Skoberg I think it will be up to the Committee and not to Mr. MacMillan to decide.

Mr. MacMillan: That is what I was going to say.

Mr. Skoberg: I just want an answer from Mr. MacMillan.

Mr. Nesbitt: I have just one brief question now and getting out of that question is this. In your statement, Mr. MacMillan, as I recall you said that there had been final settlement with all the contracting companies, as far as you are concerned. Were these settlements with the companies themselves—legal I am sure they were—or were they, in fact, in some cases settlements with a bonding company or some other similar arrangement rather than with the company?

Mr. MacMillan: I referred to the fact that in the case of the Lucas Construction Co. Ltd. a Western Surety Company was associated. That was the name, and in that particular case the release was signed by the Lucas Construction Company and Western Surety I think. Is that correct?

Mr. Vaughan: Correct.

Mr. MacMillan: That is correct.

Mr. Vaughan: Not all of them Mr. Nesbitt.

Mr. Nesbitt: That was just in that one case then.

Mr. Vaughan: One, but the other was Mr. Ginter. I think, his company settled with his lawyer.

Mr. Duncan: Mr. Nesbitt, Mr. Ginter was present at negotiations but as you will perhaps appreciate...

Mr. Nesbitt: Yes I recall that.

Mr. Duncan: —there was no bonding company involved in that. Krywa was another one where a bonding company was involved.

[Interpretation]

très difficile pour nous maintenant de revenir auprès des entrepreneurs pour leur demander d'appuy

ou de refuter ce qu'ils nous ont dit mardi dernier. Je suis tout à fait du même avis que M. Nesbitt que... ce Comité n'a effectivement pas été établi pour déterminer la culpabilité ou l'innocence de la partie en cause, mais il ne s'agissait que de déterminer s'il y avait lieu de recommander que des mesures soient prises. C'est pourquoi je suis un peu surpris de voir que vous suggérez que peut-être un autre genre d'information serait plus profitable.

Le président: Monsieur Skoberg, ce sera au Comité de décider, et non pas à M. MacMillan.

M. MacMillan: C'est ce que j'allais dire.

M. Skoberg: Je ne veux qu'une réponse de M. MacMillan.

M. Nesbitt: Une brève question, monsieur le président. Dans votre déclaration, Monsieur MacMillan, si je me souviens bien, vous avez dit qu'il y avait un règlement définitif avec tous les entrepreneurs ce qui vous concerne.

Est-ce que ces règlements ont eu lieu avec les compagnies mêmes, de façon légale je suis sûr, mais est-ce que dans certains cas, il y a eu règlement avec compagnie de sureté plutôt qu'avec l'entrepreneur?

M. MacMillan: J'ai dit que dans le cas de *Lucas Construction Company*, la *Western Surety* était associée en cause. Dans ce cas particulier, la décharge a été signée par la *Lucas Construction Company* et par la *Western Surety*. Est-ce bien ça?

M. Vaughan: C'est exact.

M. MacMillan: C'est bien ça.

M. Vaughan: Pas dans tous les cas, M. Nesbitt.

M. Nesbitt: Seulement dans ce cas particulier.

M. Vaughan: Celui-là, mais l'autre était celui de Mr. Ginter.

M. Duncan: M. Ginter était présent aux négociations et...

M. Nesbitt: Oui, je m'en souviens.

M. Duncan: ... il n'y avait pas de compagnie de sureté en cause. Krywa était l'autre cas où il y avait une compagnie de sureté en cause.

[Texte]

Mr. Trudel: Mr. Chairman, several things have been mentioned this morning. I do not want to burden the Committee with more, but I would like to clear one point. We are talking of 55 and 32. Are we talking about contractors and contractors, is my assumption correct?

Mr. MacMillan: Fifty-five contracts and there were 32 different contractors.

Mr. Trudel: During the testimony which was given to us on Tuesday, a lot of distinction was made as to the quality and as to the entitlements of various contractors. I would like to get some clarification as to the number of original contractors that were used because I think the term that was used by witnesses on Tuesday was "forced" contractor as to "original" contractors. Could I get some clarification as to this point?

Mr. Duncan: I think, subject to any correction which might be made by Mr. Cox, the 32 contractors were, in fact, prime contractors on the original contracts for the construction of the line, be that grading, grubbing, stripping, clearing et cetera. I think that there was reference to what one witness called "force account" contractors. These are not among the 32 to which we are referring here.

Mr. Trudel: How many were there?

Mr. Duncan: I do not know.

Mr. Trudel: Mr. Cox, how many were there?

Mr. Cox: The 55 publicly tendered contracts were awarded to 32 contractors. This force account contractors was an entirely separate matter.

Mr. Trudel: Now, this leads me to the next question. How many forced contractors were involved? How many are we talking about now?

Mr. Cox: I sense a little misunderstanding here on force account contractors. If I could I would like to just elaborate on Clause 16 and Clause 18. I sense there is a feeling that this was implemented in many, many situations with many contractors, and it was only implemented with four contractors under Clause 16 and one contractor under Clause 18. I will just back up a little bit. Under some situations when contractors got into difficulty, and we could not give additional time in relation to additional quantities, we made offers to many of the contractors to allow them

[Interprétation]

M. Trudel: Monsieur le président, plusieurs choses ont été mentionnées ce matin. Je ne veux pas ajouter au fardeau du Comité, mais je voudrais éclaircir un point. Nous parlons de 55 et de 32. Est-ce que nous parlons d'entrepreneurs et de contrats?

M. MacMillan: Il s'agit de 55 contrats et de 32 entrepreneurs différents.

M. Trudel: Au cours de votre témoignage de mardi, il y a eu plusieurs distinctions établies quant à la qualité et quant aux droits de divers entrepreneurs. J'aimerais avoir des explications sur le nombre d'entrepreneurs originaux en cause. Je crois que les témoins ont parlé mardi d'entrepreneurs supplémentaires par opposition aux entrepreneurs originaux. Est-ce que je pourrais avoir une explication là-dessus?

M. Duncan: Je crois, M. Cox pourra me corriger, que les 32 entrepreneurs, en fait les entrepreneurs principaux mentionnés dans les contrats originaux pour la construction de la ligne, devaient voir à l'aménagement, au défrichement, au dégagement, et ainsi de suite. On a fait allusion à ce qu'un témoin avait appelé des entrepreneurs supplémentaires. Ceux-ci ne font pas partie des 32 entrepreneurs dont nous parlons.

M. Trudel: Combien y en avait-il?

M. Duncan: Je ne sais pas.

M. Trudel: Monsieur Cox, combien y en avait-il?

M. Cox: Les 55 contrats ont été accordés à 32 entrepreneurs. Les entrepreneurs supplémentaires sont une affaire entièrement distincte.

M. Trudel: Et alors, ceci m'amène à vous poser cette question-ci. Combien y avait-il d'entrepreneurs supplémentaires?

M. Cox: Je crois qu'il y a peut-être un malentendu au sujet des entrepreneurs supplémentaires. Si vous me le permettez, j'aimerais vous parler un peu plus de l'article 16 et de l'article 18. Je crois que vous avez l'impression que cette disposition a servi dans de nombreux cas comprenant nombre d'entrepreneurs, alors qu'il ne s'agit que de 4 entrepreneurs pour l'article 16 et un seul entrepreneur pour l'article 18. J'aimerais retourner en arrière un peu. Dans certaines circonstances, les entrepreneurs avaient des difficultés et nous ne pouvions leur accorder un délai

to give up portions of their contracts at no penalty to them and the CN engaged contractors, on an invitational basis, to come in and do that work but this was

supplémentaire pour les quantités additionnelles. Nous avons offert à plusieurs entrepreneurs d'abandonner une partie de leur contrat sans sanction et le

[Text]

not charged back to the individual contractors. Now, that is the term of this usage in a force account contractor.

Mr. Trudel: This is what I want to clear now.

Mr. Cox: This was no prejudice against the contractor whatsoever.

Mr. Trudel: That is the reason why I posed the question in the first place. I believe you mentioned four or five contracts where this was used. Are these contractors the ones named by Mr. MacMillan this morning?

Mr. Cox: I will name them from memory if you wish. Are you now talking about the force account or the Clause 18? Pardon me.

Mr. Trudel: No, no. I am talking about the situation where you relieved some of the contractors of certain portions of their contract and they were handed to other contractors. I would like to find out if the contractors who were lodging complaints are the ones where these incidents happened.

Mr. Cox: One is in fact.

Mr. Trudel: Just one?

Mr. Cox: Yes. One contractor Lucas Construction, was given the offer. "Did he wish to give up a portion of his work?" He accepted the offer and the railway then engaged a force account contractor, at no expense to Mr. Lucas, to carry out that portion that he gave up.

Mr. Trudel: Now, another point that was made by the witnesses on Tuesday was that there was a charge-back, and this is contrary to what you have just said. From the interpretation that I have put on the witnesses, these charge-backs were even higher than the total amount of the contract and they were forced into bankruptcy because of this clause. I would like some clarification on that because from the testimony which we are given this morning, as the work was progressing all of the contractors were paid according to the contract and this is contrary in my mind. I would like to get some clarification on this because you are now saying that this was on a voluntary basis, not charged back to the original contractors and therefore not in any way prejudicial to their standings.

Mr. Duncan: Mr. Trudel if Mr. Cox and I can elaborate, this is the matter to which I referred this morning when I said, specifically, it was suggested that between \$400,000 and \$500,000 had been charged back to Lucas for work done by men and equipment hired by Canadian National. Now, the fact is that the

[Interpretation]

National-Canadian a invité des entrepreneurs à venir faire le travail. La rémunération de ce travail n'a pas été exigée des entrepreneurs individuels en cause. Voilà ce que sont les entrepreneurs supplémentaires.

M. Trudel: C'est ce que je voulais savoir.

M. Cox: Les entrepreneurs n'en ont pas souffert.

M. Trudel: C'est la raison pour laquelle j'ai posé la question. Vous avez mentionné qu'il y avait 4 ou 5 entrepreneurs dans ce cas-là. S'agit-il des entrepreneurs nommés par M. MacMillan ce matin?

M. Cox: Je vais les nommer de mémoire, si vous voulez. Est-ce que vous parlez des entrepreneurs supplémentaires ou des entrepreneurs visés par l'article 18?

M. Trudel: Je parle des cas où vous avez pris certaines parties des contrats de certains entrepreneurs pour les donner à d'autres. J'aimerais savoir si les entrepreneurs qui se plaignent font partie de ces cas-là?

M. Cox: Un en fait partie.

M. Trudel: Seulement un?

M. Cox: Oui. Nous avons proposé à Lucas Construction d'abandonner une partie de son travail. Il a accepté l'offre et la compagnie a engagé un entrepreneur supplémentaire, sans qu'il en coûte rien à Lucas, pour qu'il termine cette partie du contrat qu'il avait abandonnée.

M. Trudel: Un autre point soulevé par les témoins mardi est qu'on a exigé le remboursement de certains frais, ce que vous venez de dire. Ce remboursement d'après mon interprétation de ce que les témoins ont dit, était même plus élevé que le montant total de leur contrat; ils ont dû faire faillite par suite de cette disposition du contrat. J'aimerais donc un éclaircissement à ce sujet, car, d'après les témoignages de ce matin, au fur et à mesure que les travaux avançaient tous les entrepreneurs étaient payés en conformité des contrats. J'aimerais avoir une explication là-dessus, car vous dites maintenant que c'était bénévole, que rien n'était exigé des entrepreneurs originaux, que, par conséquent, ils n'avaient subi aucune injustice.

M. Duncan: Si vous me le permettez, M. Cox pourra vous donner des détails supplémentaires, il s'agit de la question que j'ai mentionnée ce matin quand j'ai dit de façon très précise que \$400,000 et \$500,000 avaient été portés au compte de la Lucas pour le matériel et le travail effectué par les hommes.

[Texte]

total charged back to Lucas for work done by a force account contractor was \$5,324.30.

Now it is conceded that there was an arrangement between Mr. Lucas and another contractor for the movement of certain earth at rates which were established by Mr. Lucas between him and the contractor and by arrangement between Lucas and CNR, CNR paid those rates to the contractor. We credited Mr. Lucas with the amount which he would have been entitled to for the movement of that earth or material, whatever it happens to be, at the unit prices in the contract between CN and Lucas, and debited Lucas with the amount which we had to pay this other contractor, again on the terms which were arranged between Lucas and the other contractor. That is the only area which is referred to here.

Mr. Trudel: I understand this, but what I wanted to make clear in my mind is that nowhere did one company perform work while, another company was paid by you for no performance. The claim was also made—I do not know whether you recall—that equipment was being left idle and being charged back to these contractors, and I think if my memory serves me correctly, this was mentioned on one or two occasions on Tuesday. In other words, some of the equipment or the costs involved were charged back to some of the contractors whom we have now before us complaining.

1250

Mr. Cox: There are two circumstances and I think we are getting confusion. There is Clause 16 and Clause 18 where, after strenuous efforts CN actually employed the contractors to obtain additional equipment and charged back to the contractors. That occurred to the amount of \$5,000—the figures quoted in Mr. Lucas' contract—I have them right here—\$64,000 on the Krywa contract, \$206,000 on the Ginter contract, and \$5,324.20 on the Lucas contract. Those are the only instances that had occurred with these contractors concerned.

In addition to that, the contractors themselves engaged equipment on a rental basis. This is where they undoubtedly incurred some significant amounts; when you rent equipment, it is reasonable to expect that your costs will be higher.

However, this was not incurred by the railway. This was the contractor's decision. It was his management decision to employ additional equipment on a rental basis. The specific matter on which Mr. Duncan just spoke, paying the other contractor for Lucas is as simple as that. He made a contract for the rental of equipment; in that contract the moneys were paid direct by CN instead of by Mr. Lucas. But that was

[Interprétation]

engagés par le National-Canadien. Le fait est que la somme totale portée au compte de Lucas pour le travail effectué par l'entrepreneur supplémentaire était de \$5,324.20.

Il y avait un arrangement entre M. Lucas et un autre entrepreneur pour le déplacement de sol à des taux établis par M. Lucas entre lui et l'autre entrepreneur.

En vertu d'un arrangement entre Lucas et le CN, le CN a versé cette somme à l'entrepreneur. Nous avons porté au compte de M. Lucas la somme à laquelle il aurait eu droit pour le déplacement du sol ou pour le matériel, aux prix unitaires mentionnés dans le contrat entre le National-Canadien et Lucas. Ensuite nous avons débité Lucas de la somme que nous avons dû verser à l'autre entrepreneur, encore selon les conditions établies entre Lucas et l'autre entrepreneur. Voilà le fond de la question.

M. Trudel: Je comprends, mais ce que je voulais savoir plus exactement, c'était qu'en aucun temps une compagnie aurait fait le travail alors que vous auriez payé une autre à rien faire. On a dit que le matériel était inutilisé et qu'on en exigeait un remboursement de l'entrepreneur. Si je me souviens bien, on a mentionné ceci une ou deux fois mardi. Autrement dit, une partie du matériel ou des frais étaient portés au compte des entrepreneurs qui ont porté plainte devant nous.

M. Cox: Il y a deux circonstances, mais je crois que nous sommes en train de nous mêler dans vos papiers. Il y a l'article 16 et l'article 18 en vertu desquels le CN a engagé, après de grands efforts, des entrepreneurs pour obtenir plus de matériel, ce qui a été parti au compte des entrepreneurs. Il s'agissait d'une somme de \$5,000, suivant les chiffres figurant au contrat de M. Lucas. J'ai ici des chiffres plus précis: \$64,000 pour le contrat de la Krywa, \$206,000 pour le contrat de la Ginter et \$5,324.30 pour le contrat de la Lucas. Ce sont les seuls cas où cela s'est produit.

En plus de cela, les entrepreneurs eux-mêmes ont loué du matériel, ce qui représentait des sommes importantes. Quand vous louez du matériel, naturellement, les frais sont plus élevés.

Toutefois, ce n'était pas là une décision de la compagnie de chemins de fer, mais une décision de l'entrepreneur, qui devait en prendre la responsabilité. La question mentionnée par M. Duncan pour le paiement de l'autre entrepreneur pour M. Lucas est aussi simple que celle-ci. Il a loué du matériel et, en vertu de ce contrat, l'argent était versé directement par le National-Canadien plutôt que par M. Lucas,

[Text]

not a clause 16 or 18 arrangement. It was Mr. Lucas' own arrangement.

Mr. Douglas: May I have a supplementary on that point, Mr. Chairman?

The Chairman: Mr. Douglas.

Mr. Douglas: It seems to me that the allegation was made on Tuesday that the contractors were ordered to rent the equipment—which they could not make use of—by yourself, I believe. It may show up in the books that they rented and paid for the rent, but they were ordered to do so. Is this true or is it not true?

Mr. Cox: In some instances that is true, yes.

Mr. Trudel: May I continue, Mr. Chairman?

Mr. Cox: Pardon me, no. There was something that you added there that I almost missed. The allegation is, equipment that they could not use.

Mr. Douglas: That they were not able to use.

Mr. Cox: I certainly cannot agree with that. Of course, it may be brought in, then it rains, and the machinery does not work. However, in the overall objective of the project, it was essential that the contracts concerned not be completed even in the extended time with the equipment available.

Mr. Douglas: It is true then, that they were ordered to bring in equipment, some of which they may not have been able to make use of when it arrived, not because of you but on account of the weather. They were ordered to bring in additional equipment at their cost, which they did, and of which they may not have been able to make use.

Mr. Cox: I would like to clear that up. Yes, that is quite right but only four contractors. Out of 32 there were 4 for whom, in our judgement it was essential to have more equipment.

Mr. Douglas: Which four?

Mr. Cox: The four out of 32 were Mr. Krywa, Mr. Ginter, Mr. Lucas and Mr. Potts, who is not a subject of this discussion. Pardon me, there were only three—three of the contracts in discussion today. However, I made a statement of 32 and there were five of 32 of whom we did require that additional equipment be brought on at certain times.

Mr. Whelan: Mr. Trudel, may I ask a supplementary? This relates to the matter concerning the equipment.

[Interpretation]

mais il ne s'agissait pas d'un en-tête se rapportant l'article 16 ou à l'article 18. Il s'agissait d'un accord de M. Lucas lui-même.

M. Douglas: Monsieur le président, est-ce que pourrais poser une question complémentaire?

Le président: Monsieur Douglas.

M. Douglas: Il me semble que, mardi, on a prêté du que les entrepreneurs avaient reçu ordre de louer un matériel qu'ils ne pourraient pas utiliser, mais qu'ils vous auriez exigé qu'ils louent le matériel. Dans le livre de compte, on pourrait trouver que le matériel a été loué et payé, mais vous le leur avez ordonné. Est-ce vrai ou non?

M. Cox: Dans certains cas, oui.

M. Trudel: Puis-je continuer, monsieur le président?

M. Cox: Je m'excuse, non. Je voudrais ajouter quelque chose que j'ai failli omettre. On parlait de matériel qu'ils ne pouvaient utiliser.

M. Douglas: Qu'ils n'ont pas pu utiliser.

M. Cox: Je ne saurais être d'accord. S'il paraît évidemment le matériel n'est pas utilisé. Toutefois, était évident, règle générale, que les travaux ne pouvaient pas être terminés dans le délai prévu ou prolongation accordée avec le matériel sur place.

M. Douglas: Il est donc vrai qu'on leur a ordonné d'obtenir d'autre matériel, dont une partie n'aurait pas pu être utilisée, non à cause de nous, mais à cause du temps. On leur a ordonné d'obtenir matériel supplémentaire à leurs frais, même s'il était possible qu'ils ne puissent pas s'en servir.

M. Cox: Oui, c'est vrai, mais seulement dans le cas de quatre entrepreneurs. Des 32 entrepreneurs, seulement avaient besoin, selon nous, de matériel supplémentaire.

M. Douglas: Lesquels?

M. Cox: M. Keywa, M. Ginter, M. Lucas et M. Pott, qui ne fait pas l'objet de notre discussion. Je m'excuse, mais il n'y en avait que trois des entrepreneurs qui nous préoccupent. Toutefois, j'ai parlé de 32 entrepreneurs et nous avons exigé de 5 d'eux qu'ils obtiennent du matériel supplémentaire à un certain moment.

M. Whelan: Monsieur Trudel, est-ce que je pourrais poser une question complémentaire?

[Texte]

Mr. Trudel: You will have to ask the Chair.

Mr. Whelan: Mr. Chairman, I want to ask Mr. Cox this. Was it not a fact that your terrain was different in many sections, for example, mile 83 and 110, and that Lucas wanted to move his equipment from 83 to 110 and you would not allow him to do so. He could not work in 83; however the rental equipment was brought in where there was a large amount of fill to be moved in Mile 110; that is where the rental equipment was worked. But he was not granted permission to move his equipment from 83 to 110.

Mr. Cox: No, sir, that is not true.

Mr. Whelan: I have a letter from a man signed by the name of Britton Francis. He says:

When Gavin Strang found that the rubber tired scrapers could not be worked efficiently in the Mile 83 Northward area because of wet conditions and lack of sufficient quantities, he requested that he be allowed to move into the Mile 110 area

D 1255

where the deep fills were, and large quantities were to be moved. Permission to move to this area was not forthcoming unless sufficient extra equipment was provided to work South from Mile 109 towards Mile 83.

This is signed by Britton Francis with whom I am sure you are familiar.

Mr. Cox: But I understood you to say that we brought in rented equipment and put it into this major fill. We did not do that.

Mr. Whelan: You did not bring it in?

Mr. Cox: We did not bring in rented equipment and move it to the major fill.

The Chairman: Mr. Trudel.

Mr. Trudel: Mr. Chairman, according to the contract, if my interpretation is correct, under Clause 15, if subconditions were encountered and you directed some of the contractors to perform extra work, the instructions would have had to be done in writing. If you asked the contractors to perform extra work not in the original contract, the instructions would have had to be given in writing to these contractors.

Mr. Cox: Yes. We issued an extra work order for such things; this was done on numerous occasions.

[Interprétation]

M. Trudel: Il faudra vous adresser au président.

M. Whelan: Monsieur le président, j'aimerais poser à M. Cox la question suivante. N'est-il pas vrai que le terrain était différent dans différentes sections, par exemple le mille 83 ou le mille 110, que Lucas voulait déplacer son matériel de 83 à 110 et que vous ne lui avez pas permis. Il ne pouvait pas travailler au mille 83; cependant, le matériel loué a été utilisé pour de grands travaux de remplissage au mille 110. Le matériel loué a été utilisé au mille 110, mais on lui avait refusé la permission de déplacer son matériel du mille 83 au mille 110.

M. Cox: Non, monsieur, ce n'est pas vrai.

M. Whelan: J'ai ici une lettre signée par une personne du nom de Britton Francis. Il dit:

Lorsque Gavin Strand s'est rendu compte que les piocheuses à roues de caoutchouc ne pouvaient pas travailler efficacement dans la région du mille 83 par suite du sol détrempé et des quantités insuffisantes, il a demandé la permis-

sion de déplacer son matériel au mille 110, où de grands travaux de remplissage se faisaient et où les quantités de déplacer étaient suffisantes. La permission ne serait pas accordé à moins qu'il y ait du matériel supplémentaire pour les travaux au sud du mille 109 vers le mille 83.

Cette lettre est signée par M. Britton Francis, que vous connaissez bien.

M. Cox: Mais je croyais que vous aviez dit que nous avions reçu le matériel loué pour ensuite l'utiliser pour les grands travaux de remplissage. Nous n'avons pas fait ça.

M. Whelan: Vous ne l'avez pas fait?

M. Cox: Nous n'avons pas reçu le matériel loué pour ensuite le déplacer à l'emplacement des grands travaux de remplissage.

Le président: M. Trudel.

Mr. Trudel: Selon mon interprétation, en vertu de l'article 15, si vous aviez à faire face à des situations imprévues et que vous ordonniez aux entrepreneurs de faire certains travaux supplémentaires, ces directives auraient dû être données par écrit. Si vous demandiez aux entrepreneurs de faire des travaux additionnels qui n'étaient pas compris dans le contrat original, ces directives auraient dû être transmises aux entrepreneurs par écrit.

M. Cox: Oui. Nous leur avons délivré une feuille de travail supplémentaire pour ces travaux; nous l'avons à de nombreuses reprises...

[Text]

Mr. Trudel: This was followed throughout the contract?

Mr. Cox: Throughout the contract.

Mr. Trudel: The other question is this: On Tuesday, several people mentioned the fact that the engineer was responsible for the predicament in which they are finding themselves at the present time or following this contract. I believe, according to this, that the complaints could be filed in writing. Did the CNR receive any complaints in writing as to the behaviour or performance asked of them by the engineer on location?

Mr. MacMillan: Not to my knowledge. I think that if it had been serious I would have known.

Mr. Trudel: But there are no letters on file to this effect?

Mr. MacMillan: Not that I know of, Mr. Trudel.

Mr. Trudel: Regarding the stand-by equipment a figure was used, a contractual, I believe—this was by Mr. Ginter, if my memory serves me correctly—of 29 cents per yard. Another figure was used as \$1.09. I would like to get some clarification on this. This seemed to indicate a preferential treatment to the extra contractors that were brought in. However, I do not see a relation between the two figures. I would like someone to give me an indication—I feel that \$1.09 was taken out of thin air; no substantial evidence was brought forward regarding this assumption.

Mr. Cox: I think you referred to Mr. Ginter.

Mr. Trudel: Correct.

Mr. Cox: Where equipment was brought in under Clause 18, it was at the very latter stages of the job, when it became completely obvious that the job could not be completed before freeze-up. The worst portions of the contract naturally are the ones that are left to the last, because a contractor is, by nature, going to do the best areas. Therefore the Clause 18 equipment—if we may call it that; it was not stand-by equipment—was placed in these areas. I cannot subscribe to the \$1.09 a yard. But it is not unreasonable to expect that in these difficult areas that the cost per yard is going to be higher than it is on the balance of the better parts of the contract. It naturally follows.

Mr. Trudel: In the final settlements that were made, and I think some of the original contractors would be involved, were the conditions that you mentioned taken into consideration by Dr. Hardy in making a final settlement?

[Interpretation]

M. Trudel: Cela s'est fait durant toute la période du contrat?

M. Cox: Pendant toute la période du contrat.

M. Trudel: J'aurais une autre question. Mard, plusieurs personnes ont mentionné que l'ingénieur était responsable de la situation dans laquelle ils se trouvaient à l'heure actuelle. Je crois qu'on pourra formuler des plaintes par écrit. Est-ce que le National-Canadien a reçu des plaintes par écrit quant à l'attitude ou au rendement qu'exigeait d'eux l'ingénieur sur place?

M. MacMillan: Pas à ma connaissance. S'il y avait eu des plaintes sérieuses, je crois qu'on m'en aurait informé.

M. Trudel: Il n'y a pas eu de lettres à cet égard.

M. MacMillan: Pas à ma connaissance.

M. Trudel: Pour ce qui est du matériel de relève, je crois, si je me souviens bien, que M. Ginter a parlé de \$0.29 la verge. On a par ailleurs mentionné un autre chiffre, \$1.09. J'aimerais bien avoir un éclaircissement à ce sujet. Cela semblait être un traitement préférentiel pour les entrepreneurs supplémentaires qu'on avait engagés. Mais je ne vois aucun rapport entre les deux chiffres. J'aimerais donc que quelqu'un me donne une explication. Je crois que le chiffre de \$1.09 a été tout simplement cité, parce qu'aucun témoignage important n'a été fait à ce sujet.

M. Cox: Je crois que vous avez parlé de M. Ginter.

M. Trudel: En effet.

M. Cox: Lorsque le matériel exigé en vertu de l'article 18 est arrivé, les travaux étaient très avancés, mais il était évident qu'ils ne pourraient pas être terminés avant le gel. Les pires parties du contrat sont naturellement celles qui traînent jusqu'à la fin parce que l'entrepreneur fait les meilleures parties au commencement. C'est pourquoi le matériel exigé en vertu de l'article 18, qui n'était pas le matériel de relève, a été placé dans ces endroits. Je ne crois que la chiffre ait atteint \$1.09 la verge, mais le coût par verge sera nécessairement plus élevé que pour les meilleures parties du contrat. C'est logique.

M. Trudel: Dans les règlements définitifs qui ont été faits, et il y a certainement des entrepreneurs originaux en cause, est-ce que les conditions que vous avez mentionnées ont été prises en considération par le docteur Hardy pour son règlement final?

[Texte]

Dr. Hardy: Mr. Chairman, in all cases where the conditions were mentioned in the claims, we took them into consideration. I hope that later, in giving you detailed information on how we proceeded, that you will see that many of the complaints that have been before you are the very basis of the settlements that we recommend. I can give you more detail; however, I think it would be better, sir, to do this later on.

Mr. Trudel: This answers my question, Mr. Chairman.

I think an allegation was made that we were dealing with a contract including vicious clauses. I would like to ask one of the witnesses if he has a record of longevity with some of your contractors. In other words, have some of them been contracting for a number of years with the CNR?

1300

Mr. MacMillan: Various construction companies have been doing work for the railway for a generation—perhaps longer than that—and these are numbered in the dozens. We have a continued reappearance of the same names bidding, succeeding on bids and failing on bids, going on all the time.

Mr. Trudel: Some of these contractors, in other words, have been exposed to the very same contract at we are now discussing.

Mr. MacMillan: Yes; for 25 years or longer.

Mr. Crossman: Mr. Chairman, it is now one o'clock and I suggest that we adjourn until 3.30 this afternoon.

The Chairman: Is that agreed?

Some hon. Members: Agreed.

The Chairman: We will meet here at 3.30 p.m.

1538

AFTERNOON SITTING

The Chairman: Gentlemen, I will ask Mr. Trudel to continue with his questioning. Mr. Trudel, do you still have questions?

Mr. Trudel: I still have. . . .

Mr. Mahoney: Mr. Chairman, may I raise a question of privilege?

The Chairman: Yes, Mr. Mahoney.

[Interprétation]

M. Hardy: Monsieur le président, dans tous les cas où les conditions étaient mentionnées dans les réclamations, nous en avons tenu compte. J'espère que, lorsque je vous donnerai les détails un peu plus tard de la procédure que nous avons suivie, vous verrez que de nombreuses plaintes constituaient la base même des règlements que nous avons recommandés. Je pourrais vous donner d'autres détails, mais je crois qu'il serait préférable, monsieur le président, que je le fasse plus tard.

M. Trudel: Ceci répond à ma question, monsieur le président.

Je crois qu'on a prétendu aussi qu'il s'agissait d'un contrat comportant des dispositions malhonnêtes. J'aimerais qu'un des témoins me dise si certains des entrepreneurs font affaire avec les chemins de fer Nationaux du Canada depuis un certain nombre d'années?

M. MacMillan: Il y a certaines compagnies de construction qui font affaire avec les chemins de fer depuis une génération, et peut-être plus; il y en a des douzaines. Nous voyons souvent les mêmes noms qui réapparaissent, qui présentent des soumissions, qui se les voient accordées ou refusées.

M. Trudel: Certains de ces entrepreneurs, par conséquent, ont été exposés au contrat même que nous discutons.

M. MacMillan: Oui, depuis 25 ans ou plus.

M. Crossman: Il est maintenant une heure, et j'aimerais bien proposer que nous levions la séance jusqu'à 15h 30.

Le président: Êtes-vous d'accord?

Des voix: D'accord.

Le président: Nous nous réunirons ici à 15h 30.

Séance de l'après-midi

Le président: Messieurs, c'est M. Trudel qui avait la parole et il n'avait pas tout à fait fini; c'est juste, monsieur Trudel?

M. Trudel: J'ai encore . . .

M. Mahoney: Je pose la question de privilège.

Le président: Monsieur Mahoney?

[Text]

Mr. Mahoney: This morning, I think it was, Mr. MacMillan quite properly corrected me or objected to my taking a press release as a legal authority for a statement. I would pray the indulgence of the Committee to substitute a statement by the Honourable Mr. Justice W. R. Jackett, President of the Exchequer Court of Canada, who is a former general counsel for the Canadian Pacific Railway and was a Deputy Minister of Justice at the time that the standard form of contract was revised by way of indicating the effect of the changes which were, in fact, made in the federal government contract.

This is a speech which Mr. Jackett made in Toronto on January 25, 1967. It reads in part:

It is public knowledge that the government decided to revamp its construction contract forms so as, among other things, to make them as fair as possible between the government and the contractor. Many of you have seen the new contract that resulted from that decision. To the extent that that contract achieves the objective of being fair from the point of view of the contractor as well as from the point of view of the government, I am satisfied that the government will benefit even more than the contractor. In addition to

(a) reducing, if not eliminating, *ex gratia* payments, and

(b) obtaining, for the government, the services of better contractors, and consequently a better quality of work,

it must inevitably result in more satisfactory relations between departmental officials and contractors, which will substantially reduce the costs of administration of the government department as well as the contractor's costs of doing the job.

Whether the relation be between the government or some other owner and a contractor, or between

[Interpretation]

M. Mahoney: Ce matin, je pense, M. MacMillan avec raison, m'a corrigé en disant que j'avais pris u communiqué de presse comme autorité juridique pour une déclaration. Je demande l'indulgence d Comité afin que j'y substitue une déclaration l'honorable W. R. Jackett président de la Cour l'Échiquier du Canada, qui est un ancien conseiller juridique du Pacifique-Canadien et qui était sou ministre de la Justice au moment où le contrat fu révisé, où la formule de contrat fut révisée, y ind que les effets des modifications qui ont été appo tées dans les contrats du gouvernement fédéral. Ce vient d'un discours que M. Jackett a prononcé Toronto, le 25 janvier 1967:

Il est du domaine public que le gouvernement décidé de repenser sa formule de contrats, affi de les rendre plus justes et plus équitables l'égard du gouvernement et de l'entrepreneu Bon nombre d'entre vous avez vu le contrat q découle de cette décision. Dans la mesure où c contrat réalise les objectifs, soit d'être juste l'égard du contractant tout comme à l'égard d gouvernement, je suis convaincu que le gouvern ment en tirera plus avantage que le contractan En plus de a) permettre une réduction, sinc l'élimination, des paiements *ex gratia*, et b) c permettre au gouvernement d'obtenir les servic de meilleurs entrepreneurs, et donc d'obtenir u plus grande qualité dans les travaux, ceci perm tra des rapports plus satisfaisants entre les hau fonctionnaires des ministères et les entrepreneur ce qui fera diminuer les frais d'administration d ministères du gouvernement et aussi les frais po l'entrepreneur.

Qu'il s'agisse des relations entre le gouvern ment ou un autre propriétaire ou l'entrepreneu

● 1540

a contractor and a sub-contractor, or indeed any other business relation of a recurring character, it is advantageous, in my respectful view, that such relation be regulated by a contract that is equitable to all concerned. A fly-by-night operator may make a short run gain by a sharp or one-sided contract. A person who is in business on a permanent basis must, in the long run, assume his fair share of costs.

Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Trudel.

Mr. Trudel: Mr. Chairman, I would like to continue questioning the witness. An allegation was made that the CNR following this contract hired an engineer who was in the employ of Ginter Construction. Could I have your comments on that?

Merci, monsieur le président.

Le président: Monsieur Trudel.

M. Trudel: Monsieur le président, je désire cc tinuez à interroger le témoin. On a prétendu qu'à suite de ce contrat le National-Canadien a engagé ingénieur de la *Ginter Construction*. Auriez-vous c commentaires à ce sujet?

[Texte]

Mr. MacMillan: There was an allegation made that we hired an engineer who was in the employ of Ginter?

Mr. Trudel: Construction.

Mr. MacMillan: I do not know about that.

Mr. Cox: I do not know of any circumstances where we hired an engineer who was in the employ of Ginter Construction.

When the contract was signed with Ginter, a former employee of Ben Ginter who had been discharged from Ben Ginter—he was not an engineer—was hired by Canadian National.

Mr. Trudel: In what capacity?

Mr. Cox: In the capacity of construction superintendent.

Mr. Trudel: When the contract was signed with Ginter was there a demand or was there a clause in the contract including a specification containing your field books?

Mr. Cox: I do not know to what you are alluding, I.

Mr. Trudel: No, I will tell you why I asked the question. This morning, I believe, the statement was made that part of the contract was executed before it was physically possible to make measurements and I believe this referred to the CNR. I now am trying to determine how could they start on the contract without knowing where to start or how to start. This was my reason for asking. There must have been some guidelines for the contractor to start, but the allegations were made that throughout the contract they had no access to field books or to specifications.

Mr. Cox: I think you are alluding to Mr. Duncan's remarks in respect that there were some borrow pits which did not have surveys done on them prior to the excavation taking place. All borrow pits, as a principle with all contracts, were a joint arrangement between the engineer and the contractor. In other words, pits were selected—a cross-sectioning of the pits—and were mutually agreed to in advance so that surveys could be made, but these particular pits that did not have original sections were not authorized. The crew on night shift went in and opened the pit so there was no opportunity to carry out a survey of them. This involved a minute number in respect to the total—there were over 200 pits in that particular contract—but these were not authorized borrow pits. They were small borrow pits that they went into them at night because the pits that were being used in the daytime went wet.

[Interprétation]

M. MacMillan: On a prétendu que le CN avait engagé un ingénieur à la solde de Ginter?

M. Trudel: La *Ginter Construction*.

M. MacMillan: Je ne le sais pas.

M. Cox: Je ne sais pas que nous ayons eu à retenir les services d'un ingénieur de la société *Ginter Construction*.

Lorsque le contrat fut signé avec Ginter, un employé de Ben Ginter qui avait été renvoyé par celui-ci, mais qui n'était pas ingénieur, a été embauché par le Canadien National.

M. Trudel: A quel titre?

M. Cox: En tant que surveillant des travaux de construction.

M. Trudel: Lorsque le contrat a été signé avec Ginter, est-ce qu'il y avait une disposition dans le contrat qui portait sur les journaux des travaux?

M. Cox: Je ne vois pas à quoi vous voulez en venir.

M. Trudel: Je vais vous dire pourquoi je pose la question. Je pense qu'on a dit ce matin qu'une partie du contrat a été exécutée avant qu'il ne soit matériellement possible de faire les mesures, et je pense qu'il s'agissait là du Canadien National. J'essaie de déterminer maintenant comment on pouvait commencer le travail sans savoir quand ni comment commencer. C'est pourquoi je pose la question. Il devait y avoir des principes directeurs pour l'entrepreneur quant à la mise en chantier des travaux, mais on a laissé entendre que pour la durée du contrat, il n'avait pas accès aux devis ni aux journaux de chantier.

M. Cox: Je pense que vous faites allusion aux observations de M. Duncan selon lesquelles on n'a pas fait de relevés sur certaines ballastières avant que les travaux d'excavation commencent. En principe, dans tout contrat, toutes les ballastières, font l'objet d'une entente entre l'entrepreneur et l'ingénieur. Autrement dit, on a convenu à l'avance des emplacements, d'une coupe transversale des ballastières, pour qu'on puisse faire des relevés. Mais les ballastières dont on n'avait pas fait une coupe initialement n'ont pas été autorisées. L'équipe de nuit a commencé le travail, et on n'a donc pas eu l'occasion de faire des relevés à leur égard. Ce n'est qu'un petit nombre par rapport à l'ensemble, car il y avait plus de 200 ballastières pour ces contrats, mais celles-ci n'ont pas été autorisées. Il s'agissait de petites ballastières qu'on a commencé à creuser la nuit parce que celles qu'on utilisait pendant le jour ont commencé à se remplir d'eau.

[Text]

It was unfortunate, but this type of thing happens on a job. The night foreman in his judgment had to have material and he went into a pit. The explanation is as simple as that.

Mr. Trudel: Yes. My next question is that this would not be a general practice?

Mr. Cox: Certainly not.

Mr. Trudel: There was also another allegation made that contractors were forced to perform, not according to contract—and I am thinking of the clearing of the sites—but I believe the expression used was that debris had to be piled and burned. My next question is, was it realistic to expect a completion date of April 15 in this particular area?

Mr. Cox: Yes, it was, but this would be entirely dependent on the contractor and the approach he would take to his contracting. The specification for clearing was no different in summer or winter. Some parts of our clearing contracts were done, for example, with hand labour—Indians. This provided no problem because there was no debris created as is the case when machinery of the wrong type is used. There has been quite a change in the methods of clearing from the days when everything was hand clearing. However, the specification still was the same—it was a clearing job—and when the clearing contractor left he had

● 1545

provided a cleared right-of-way on which the grading contractor could proceed to work.

Mr. Trudel: Another allegation was made, Mr. Chairman—I think it was made by Mr. Ginter, if my memory serves me correctly—that he was forced to settle with a gun at his head and to accept the final settlement although it was proven, I think, that he had access to advisers and engineers, which leads me to my next question which I would like to direct particularly to Dr. Hardy. How many years, sir, have you been engaged in this type of mediation or settlement?

Dr. Hardy: For some 30 years.

Mr. Trudel: For some 30 years. Could you tell us—and I believe this would apply to all the contractors who have filed complaints—on what considerations you based your recommendations before final settlements were reached?

Dr. Hardy: Mr. Chairman, my terms of reference from the CNR were that they wanted me to assess these claims as they came in as I saw fit. However, in dealing with the engineering matters with respect to

[Interpretation]

C'est assez malheureux que ce se soit produit, mais ce sont des choses qui se produisent à l'occasion. En surveillant de nuit a décidé qu'il lui fallait du ballast et il a commencé le travail. C'est aussi simple que cela.

M. Trudel: Alors, ce n'est pas la pratique habituelle?

M. Cox: Sûrement pas.

M. Trudel: On a aussi laissé entendre que les entrepreneurs ont été obligés d'exécuter des travaux qui n'étaient pas prévus dans le contrat, et je parle du défrichement, entre autres, mais je pense que l'expression qu'on a utilisée c'est qu'il fallait empiler et brûler des débris. Voici donc ma question: est-ce qu'il serait réaliste de s'attendre à ce que les travaux soient terminés le 15 avril dans cette région?

M. Cox: Oui, mais cela dépend entièrement de l'entrepreneur et de la façon qu'il procède avec son contrat. Les cahiers de charge pour le défrichement ne diffèrent pas pour l'été ou l'hiver. Dans certaines régions, ces travaux ont été faits manuellement, par des Indiens. Il n'y avait pas de problème dans ces cas, parce qu'il n'y a pas de débris comme c'est le cas lorsqu'on n'utilise pas l'équipement voulu. On ne fait plus le défrichement comme on le faisait d'autrefois où tout se faisait à la main. Mais, les devis sont toujours les mêmes. Il s'agit de faire le défrichement et lorsque l'entrepreneur part, il laisse l'empri-

en un état tel que l'entrepreneur chargé d'aménager la pente des voies puisse entreprendre ses travaux.

M. Trudel: M. Ginter, si je me souviens bien, a laissé entendre qu'il était tenu de régler pour ainsi dire avec un pistolet à la tête, et qu'il a dû accepter le règlement final, bien qu'on ait trouvé, je crois, qu'il aurait pu avoir recours aux services d'experts, conseils, d'ingénieurs, ce qui m'amène à poser la question à M. Hardy. Depuis combien d'années faites-vous ce genre de médiations ou de règlements?

M. Hardy: Quelque trente ans.

M. Trudel: Environ 30 ans. Pourriez-vous nous faire part, et je pense que cela s'applique à tous les entrepreneurs qui ont déposé des plaintes, des considérations sur lesquelles vous vous fondez pour formuler des recommandations avant qu'on en arrive à un règlement final?

M. Hardy: Monsieur le président, mon mandat du Canadien National était que j'évalue ces réclamations au fur et à mesure qu'elles étaient présentées, suivant mon bon jugement. Toutefois, pour ce qui

[Texte]

the claims, I interpreted that general instruction to mean I had a free hand to deal with the equity of the claims and was not bound by legal technicalities or any legal interpretation that might be put on the terms of the contract.

I took my position to be that I was literally in the category of being, in a sense, an arbitrator between the parties, keeping in mind that some of these claims had been simmering for the full length of the contract because anyone who is aware of how these contract jobs go knows that if the contractor is losing money, for example, personality difficulties arise on the job and people get mad at one another. I have found by experience that one of the things an outside person can do is to reconcile these hard feelings, if you like, that have developed during the job. An outsider can say to the CNR people, for that matter, "You are not on sound grounds in my opinion on the position you have taken," and this is what I attempted to do.

I was not, of course, in the same position when dealing with the contractors' personnel, but I was at the meetings that were held before an offer of settlement was made. We had round table discussions, usually with the solicitors for the contractors and solicitors for the CNR being present. So that while there was no formal arbitration as visualized under an arbitration act, I did consider my terms of reference were to come up with a fair recommendation for a settlement of what I thought the contractor had as legitimate claim in regard to the engineering aspects of the contract. I did not take my terms of reference to mean that I was to come in with a recommendation that would bail out the contractor from a bad bid, for example, but we were aware of this sort of thing being in the picture.

So within that framework, I attempted to deal with these separate claims and I did make recommendations on three of the claims dealing with the five people who are involved in these hearings. One was Krywa Brothers' claim; the second was the Ginter Construction and the third was Lucas Brothers.

In the case of the Ginter Construction claims which dealt with the two contracts they had on two sections, they had their claim broken down into eight different sections or types under each of the contracts, but the basis of the claim for each contract was essentially the

[Interprétation]

est des questions de génie, dans les réclamations, j'ai interprété cette directive générale comme si elle me laissait toute liberté de décider si les réclamations étaient valables ou non et que je n'étais pas lié par les technicalités juridiques, ou l'interprétation juridique qu'on pourrait donner des conditions du contrat.

J'en ai conclu que j'étais pratiquement l'arbitre entre les différentes parties en cause, sans oublier que certaines de ces réclamations duraient depuis le début du contrat, car quiconque connaît la façon dont on procède à l'égard de ces contrats soit que si l'entrepreneur perd de l'argent, par exemple, il y a des conflits de personnalité qui se présentent sur le chantier et les gens s'emportent les uns contre les autres. L'une des choses que j'ai constatée par expérience c'est qu'une personne venant de l'extérieur peut réconcilier plus facilement les deux parties en cause et faire disparaître ces sentiments d'animosité qui se sont présentés. La personne venant de l'extérieur peut alors dire aux représentants du Canadien National que: «A mon avis, vos motifs ne sont pas justes à l'égard de la ligne de conduite que vous avez prise.» C'est ce que j'ai essayé de faire.

Évidemment, je n'ai pas adopté la même attitude lorsque je me suis rendu au personnel des entrepreneurs, mais j'assistais à toutes les réunions qui ont été tenues avant qu'une offre de règlement ne soit faite. Nous avions des discussions avec les entrepreneurs, habituellement en présence des avocats des entrepreneurs et du Canadien National. Alors, bien qu'il n'y avait pas d'arbitrage en bonne et due forme aux termes de la Loi sur l'arbitrage, je considérais que mon mandat m'obligeait à formuler une recommandation juste et équitable en vue d'en arriver à un règlement, à l'effet que, à mon avis, la réclamation des entrepreneurs concernant l'aspect technique du contrat était juste et légitime.

Je n'ai pas cru que mon mandat m'obligeait à formuler une recommandation qui exonérerait l'entrepreneur d'une mauvaise soumission, mais nous étions conscients que ces différents facteurs étaient en cause.

A l'intérieur de ce cadre d'activité, j'ai donc tenté de régler ces diverses réclamations et j'ai formulé des recommandations à l'égard de trois réclamations où les cinq personnes ici présentes étaient en cause. Une avait trait à la *Ben Ginter Construction*, une autre à

la *Lucas Brothers* et la troisième réclamation était celle de *Krywa Brothers*.

Dans le cas de la *Ginter Construction*, les réclamations portaient sur les contrats qu'ils avaient pour

same. We met and discussed these claims with them; we asked them to submit information on their claims. Following the round table discussion, I discussed these things with the CNR people—with Mr. Cox and the engineering staff he had working with him. And I

[Text]

made the best appraisal I could, in my judgment, of what was a fair basis for recommending a settlement.

To give you some indication of what was involved, on the grading claim I allowed him nothing. I could see no basis for giving him anything under that claim.

On the solid rock classification, he claimed that he was not paid—that for the rock quantities, which was a matter of boulders larger than a cubic yard, he had not been paid correctly. I made the best investigation I could, and there was just no evidence that I could find that he was not given fair treatment.

On a third item, grubbing and stripping, he had to come in and start to work where another contractor had done the grubbing and stripping. I did make some allowance on that, for no other reason than that there were disputes on the quality of the grubbing and stripping on other contracts. I thought that he did have a case on the grubbing and stripping.

Another thing that caused a lot of controversy was the classification of frozen soil. Much to everybody's surprise, we found some permafrost in that area; not very much, but we found some. Permafrost is ground that does not thaw out during the following summer; it is continuously frozen. There was not very much of that, but associated with it is the fact that where the ground does eventually thaw out completely in the summer it may take a long time to do it. Up in that country now you may still find in the ground frost that will thaw out a month from now, or two months from now.

A point that was involved here was the definition of "frozen ground." You would think it would be simple and straightforward and that in writing a specification and setting up paid quantities you would say that you would pay so much for frozen ground, or so much extra for frozen ground. But in the circumstances of that job, at the time they were working, when Ginter Construction claimed they were having difficulty, it was in the thawing period, so the soil was not solidly frozen soil; it was partially frozen soil. It was soft permafrost.

The intent of the contract was that if he could excavate the soil by normal excavation means for unfrozen soil he would get one price, but that if he

[Interpretation]

deux tronçons, et étaient subdivisées en huit jets différents pour chacun des contrats, mais le fondement des réclamations était essentiellement le même dans chaque cas. Nous nous sommes réunis pour étudier ces réclamations. On leur a demandé de fournir des renseignements à ce sujet. À la suite de ces entretiens, j'en ai parlé avec les gens du Canada National, avec M. Cox et le personnel du service génie qui travaillait avec lui, et j'ai fait la meilleure évaluation que je pouvais faire, selon mon propre jugement, de ce qui serait une base juste et équitable pour recommander le règlement du litige.

Pour vous donner une idée de ce qui est en cause, je ne lui ai rien accordé pour ce qui est d'aménager la pente de la voie. Je ne voyais aucun fondement à cette réclamation.

Pour ce qui est de la classification du roc solide, prétendait qu'il ne fut pas payé suffisamment, pour les quantités de pierres transportées, il s'agissait de rocs de plus d'une verge carrée. J'ai fait enquête pour évaluer mes capacités, mais il n'y avait absolument aucune preuve qu'il n'avait pas reçu un traitement équitable.

Un troisième point, pour ce qui est des autres travaux de défrichage et de déblayage, il devait venir commencer son travail là où un autre entrepreneur avait effectué ce travail. J'en ai tenu compte parce qu'il y avait certains conflits pour ce qui était de la qualité du défrichage et du déblayage. J'ai permis qu'il avait raison de faire une réclamation dans ce cas.

Une autre chose qui a soulevé beaucoup de controverses c'est la classification du sol gelé. À l'exception d'un bon nombre, nous avons trouvé du pergélisol dans cette région; pas en grande quantité mais il y en avait un peu. Le pergélisol est le sol qui ne dégele pas durant l'été. Il n'y en avait pas tellement, mais il est accompagné du fait que là où le sol dégele à la longue pendant les mois d'été, il faut beaucoup de temps. Dans ce coin du pays, le sol est encore gelé en certains endroits et il sera dégelé dans un mois ou deux, peut-être.

La question en cause est une de définition de «sol gelé». On penserait qu'elle serait simple et facile et que lorsqu'on rédige des devis ou des cahiers de charge pour établir les volumes qui font l'objet d'un contrat, on préciserait que le prix en supplément pour le sol gelé serait tant. Mais, les circonstances de ce contrat, au moment où ils travaillaient, lorsque Ginter Construction a prétendu qu'elle avait éprouvé des difficultés à faire le travail, parce que c'était pendant la période de dégel, et que le sol n'était pas complètement gelé; mais il était en partie gelé. C'était du pergélisol mou.

Les conditions du contrat précisaient que s'il fallait faire l'excavation du sol par les moyens habituels d'excavation du sol non gelé, on lui verserait un c

[Texte]

could not use that equipment he was obviously entitled to more money, because it is a more expensive operation. But where is the saw-off? There is partially frozen soil that you can excavate with the same equipment that you use for completely thawed soil.

So this was the big argument on the job, and this claim had been discussed on the job. Although I did not have any contract with the CNR to do engineering on this location, I was asked to go up there and look into several special problems they had. I happened to be there when this particular dispute was under way in the field, and I saw the conditions. The CNR engineers took the position, "You can excavate this very easily so we should not have to pay you for frozen soil."

In coming to the settlement I considered that we should give Ginter the benefit of the doubt on the frozen soil and that we should pay him, although it

• 1555

was only partially frozen. That was part of the settlement that we recommended.

Then he claimed on clearing debris. On my analysis of what he was paid for that, the best I could come up with was that he was actually paid more than he might have been paid on a tight interpretation of the contract under that particular item. I allowed nothing on that.

He also claimed that he was not paid for excessive width of fills. This can come about through a variety of circumstances. The CNR engineer on the job has to be aware, if he is to do his job properly, that a contractor can "pull a little fast one" on him. If he is very close to a borrow pit and has a short haul he can pile up the dirt there and get paid for it, and it is a very good deal for him. Therefore, the CNR staff went in on occasions and said "You have put in more material than the contract requires, so we will pay you only for the designed section." That was the main factor in the dispute on the excessive width of fills.

Ginter pointed out that a year later, in some of the places where he had put in extra fill, and had been cut back on it, the CNR came in and widened the fills. And this is true. The reason for this, which has never come out properly in any of the discussions here, as I understand them, or in any that we had with the contractors on claims, is that they ran into a very difficult soil condition in the area where these claims originated. It did not extend over the whole length,

[Interprétation]

tain prix, mais que s'il ne pouvait pas utiliser cet équipement il avait alors droit à plus d'argent parce que c'est un travail plus coûteux. Mais où trancher entre les deux? Il y a des sols à moitié gelés sur lesquels vous pouvez faire des travaux d'excavation avec le même équipement que pour le sol complètement gelé.

C'est un argument dont on a discuté sur place.

Bien que je n'avais pas de contrat avec le CN pour participer aux travaux de génie à cet endroit, on m'a demandé de m'y rendre pour étudier plusieurs autres questions. Je m'y suis trouvé lorsque ce différend s'est présenté sur place, et j'ai vu les conditions du sol. Les ingénieurs du Canadien National ont pris la ligne de conduite suivante: «vous pouvez faire les travaux d'excavation facilement, on n'a donc pas à verser le paiement additionnel pour le sol gelé.»

Au moment d'en arriver au règlement, j'ai cru qu'on devrait donner à l'entrepreneur le bénéfice du doute pour ce qui est du sol gelé, et qu'on devrait le

payer même s'il s'agissait de sol en partie gelé. C'était là, en partie, le règlement que nous avons recommandé.

Ensuite, il a fait une réclamation pour ce qui est d'enlever les débris. Suivant ma propre analyse de ce qu'il a reçu pour ce travail, ce que j'ai trouvé de mieux à dire c'est qu'il a en réalité obtenu plus que ce qu'il aurait dû recevoir, selon une interprétation rigoureuse des conditions du contrat à cet égard. Je ne lui ai donc rien accordé.

Ensuite, il a prétendu qu'il n'avait pas été payé pour la largeur excédentaire de remblai, ce qui peut se produire à cause de diverses circonstances. Les ingénieurs du C.N. sur place doivent savoir, s'ils veulent faire un bon travail, qu'un entrepreneur peut lui tirer la laine sur les yeux. S'il se trouve près d'une ballastière, il peut transporter beaucoup de ballast à cet endroit et se faire payer, et c'est un excellent bénéfice pour lui. Par conséquent, le personnel du Canadien National s'est rendu sur les lieux à l'occasion et leur a dit: «Vous avez transporté plus de ballast que n'en exige le contrat; vous ne serez payé que pour la partie qui a été prévue». C'était là le principal facteur du différend à l'égard de la largeur excédentaire du remblai.

Ginter a fait remarquer qu'un an plus tard, dans certains de ces endroits où il avait mis un peu plus de ballast, au sujet duquel on l'avait repris, le National Canadien a dû élargir le remblai, ce qui est juste. La raison de cela, et c'est une chose qui n'est jamais ressortie complètement au cours des discussions ici, si je comprends bien, ni au cours des entretiens que nous avons eus avec les entrepreneurs au sujet des réclamations, c'est qu'ils ont éprouvé de grandes

[Text]

but there was a soil condition that was the result of the geological deposition of the material and the fact that the materials were highly swelling soils. This was an unusual condition that was not recognized. It really was not known that it would be a severe hazard, or would affect the construction, as things finally developed.

This was not due to any incompetence or ignorance on the part of the CNR engineering staff. In fact, on the major places where they had troubles of this type, they had consultants do soil surveys for them. They did actual stability analysis and drilled and sampled the material.

The fact is that today this soil condition is still controversial within the field of soil mechanics. From the academic point of view—and pardon me, sir, if I point out that I am a teacher—the most interesting thing about this whole job up there, from the civil engineering academic point of view, was this soil type; but it caused trouble. It was as a result of these troubles that the CNR came along the following year and widened some of these fills.

Strictly speaking, under the contract, the CNR were absolutely correct in saying that he should be paid only for the designed sections. Nevertheless, when they did come along the following year, where he had put in more they had put in less. So my contention was that on a basis of equity Ginter was entitled to be paid for that extra soil, because the CNR got the benefit of it.

The CNR management have never questioned that recommendation. I made it purely on a basis of equity. Therefore, I recommended that he be paid for the widened fills where the CNR did make use of them in this widening, because they got the benefit of them the following year.

● 1600

Then under 7 and 8 there were deductions that he claimed were due to other contractors being paid more than his bid prices. This has been discussed here at some length. It involves Clauses 16 and 18, where they were invoked. This also involved the quantities. This is what Mr. Mahoney has been referring to today, as to whether or not we were aware of the new government contracts at that time. I was aware of them. I used those, not as a substitution for the Great Slave Lake contracts, but as a basis for considering equitable payments. The new Department of Public Works specification considered an overrun exceeding 15 per cent, or an underrun of 15 per cent to be sufficient for the contractor to claim additional compensation, if he can show that it actually cost him more than his bid unit price to do so.

[Interpretation]

difficultés à cause de la nature du sol dans la région sur laquelle portaient les réclamations. Ces difficultés ne se sont pas présentées sur toute la longueur, mais cette condition du sol découlait des dépôts géologiques de matériaux qui rendaient le sol instable. C'était une condition un peu inusitée qu'on n'a pas su reconnaître. On ne s'était pas rendu compte que c'était un grave danger qui pourrait affecter les travaux de construction, comme cela s'est produit finalement.

Ce n'était pas dû à l'incompétence ou à l'ignorance du personnel du service du génie du National Canadien. De fait, aux principaux endroits où ce genre de problème s'est posé, ils avaient des experts-consultants pour faire les relevés du sol. Ce sont eux qui ont fait les analyses de la stabilité, qui ont foré et qui ont prélevé les échantillons.

En fait, ces conditions du sol font toujours l'objet d'une controverse dans le domaine de la mécanique des sols. Sur le plan académique, et permettez-moi de vous faire remarquer que je suis professeur, chose la plus intéressante de tout cela, du point de vue académique de l'ingénieur civil, c'était le type de sol. Mais, cela a entraîné des difficultés. C'est à suite de ces difficultés que le National Canadien, l'année suivante, élargir certains de ces remblais.

Selon une interprétation stricte du contrat, le National Canadien avait tout à fait raison de dire qu'il ne devrait payer que pour la partie qui était prévue dans le devis. Néanmoins, lorsqu'ils sont arrivés l'année suivante, là où ils avaient mis plus de ballast, ils en avaient mis moins. J'en ai donc conclu qu'équitablement Ginter avait le droit à un supplément pour les remblais élargis, parce que le National Canadien en avait tiré avantage.

L'administration du National Canadien n'a jamais mis en doute cette recommandation. Je l'ai fait d'un point de vue uniquement équitable. J'ai donc recommandé qu'il soit payé pour les remblais élargis là où le National Canadien en a fait usage par la suite, parce qu'ils en ont bénéficié l'année suivante.

Ensuite, en vertu des clauses 7 et 8, il a prétendu que des déductions qui découlaient à son avis, fait que d'autres entrepreneurs avaient reçu un prix supérieur à son offre. Nous en avons parlé longuement ici. Les clauses 16 et 18 étaient également cause, de même que les quantités précisées dans le devis. Monsieur Mahoney en a parlé aujourd'hui quand il a demandé si nous connaissions les nouveaux contrats du gouvernement à l'heure actuelle. J'étais au courant et je m'en suis servi non pas pour remplacer les contrats du Grand lac des Esclaves mais pour en arriver à des paiements équitables. Les devis du nouveau ministère des Travaux publics spécifiaient qu'un excédent ou un déficit de plus de 15 p. 100 suffisaient pour que l'entrepreneur puisse réclamer une compensation supplémentaire à condition de montrer que cela lui coûtait effectivement

[Texte]

Then there was the directive of the Treasury Board which was not too widely distributed. You had to have a friend to get this. I was aware that they had changed their policy and that they would accept as a valid basis for claim, unanticipated soil conditions.

I felt that on a basis of equity, we could well look at these claims taking that into account. In regard to Ginter's claim on sections 7 and 8, you see, his quantities ran over the original estimated quantities by some 40 per cent. I thought that Ginter had a perfectly valid case in saying that he should not have had the job taken away from him under Clause 16 and 18, without being compensated or without having to accept the additional cost in doing that work over his bid prices, because of an overrun exceeding this 15 per cent. Therefore, I accepted in principle Ginter's point on that basis, on sections 7 and 8.

Then it was a matter of putting dollar signs on these. In this particular case, I was not in a position to assess the dollars accurately. So after we decided in the Ginter claims that these were the principles, then we put it up to Mr. Cox that he should come up with figures, estimates of what he thought Ginter was entitled to within the philosophy that I have just outlined. I estimated at that time that the claim would involve a payment in the order of \$200,000. Eventually, Mr. Cox came up with these figures, and they totalled \$202,000.

I was not involved in the negotiations that were carried on from there, between the legal representative of Ginter and the legal department of the CNR. Using that as a basis, and within that philosophy, they finally settled at \$275,485. Ginter's original claim on all of his items was \$615,000. In his case he received 45 per cent of his claim.

Other contractors did not get that big a percentage; the percentage I think, is irrelevant, because a person submitting a claim—and I have assisted many contractors in putting in claims—must decide on a philosophy in making up his claim in the first instance. Do you want to make it as high as possible with a view of seeing it cut down or getting a small percentage, or are you going to make it just as honest as you possibly can, assuming it is your own money sort of thing.

Curiously enough, my assessment of Mr. Ginter's claim was that it was based on a reasonably accurate analysis. For example, his money included—we asked him for a financial statement as we did other contractors—a cash flow statement of revenue and income; then he adjusted that. He never gave us the auditor's statement to an estimate of his depreciation charges. His depreciation charges, for example, were

[Interprétation]

plus que le prix unitaire qu'il avait soumis pour le faire.

Il y avait ensuite la directive du Conseil du Trésor qui n'était pas encore très diffusée. Il fallait une année pour en profiter. Je savais qu'on avait changé de politique et qu'on accepterait comme base valide de réclamation des conditions de sol imprévues.

En se basant sur le principe de l'équité, je trouvais que nous pourrions fort bien examiner ces réclamations et en tenir compte. Mais pour ce qui est de la réclamation de Ginter aux article 7 et 8, la quantité dépassait la quantité estimée au début de quelque 40 p. 100. Je croyais donc que Ginter avait raison de dire qu'on n'aurait jamais dû lui enlever le travail en vertu des clauses 16 et 18 sans qu'on le rémunère, ou sans accepter les frais supplémentaires pour ce travail au-delà du prix de soumission, en raison de l'excédent de plus de 15 p. 100. J'ai donc accepté en principe, en m'appuyant sur l'argument de Ginter sur les article 7 et 8.

Ensuite, il fallait nécessairement déterminer la somme d'argent en cause. Dans ce cas particulier, je n'étais pas en mesure d'évaluer de façon précise la somme en cause. Après avoir décidé que pour les réclamations de Ginter, il s'agissait des principes, nous avons donc laissé à monsieur Cox le soin d'évaluer la somme d'argent à laquelle Ginter aurait droit, si l'on tient compte de l'interprétation que je viens de donner. A ce moment-là, j'estimais que la réclamation pourrait peut-être s'élever à quelque \$200,000. En fin de compte, monsieur Cox nous a donné le chiffre de \$202,000.

Je n'ai pas pris part aux négociations qui ont eu lieu par la suite entre le représentant juridique de la société Ginter et le département juridique du National-Canadien. En s'appuyant sur cette philosophie et sur ce principe, ils ont réglé le tout à \$275,485.00 alors que la réclamation originale de Ginter pour tous ces articles était de \$615,000. Il a donc reçu 45 p. 100 de sa réclamation.

D'autres entrepreneurs n'ont pas reçu autant. Le pourcentage, à mon sens, n'est tout pas précis parce qu'une personne qui présente une réclamation, et j'ai aidé beaucoup d'entrepreneurs à formuler leur réclamation, doit d'abord choisir les arguments de sa réclamation. Voulez-vous la faire aussi élevée que possible et attendre qu'elle soit diminuée ou obtenir un faible pourcentage ou allez-vous être aussi honnête que possible en pensant qu'il s'agit de votre argent?

Aussi curieux que cela puisse paraître, à mon avis, la réclamation de Ginter était le résultat d'une analyse aussi précise que possible. Par exemple, nous lui avons demandé un état financier tout comme aux autres entrepreneurs, un état financier de sa capacité de financement du revenu et des recettes. Et ensuite il l'a amorti. Il ne nous a jamais donné l'état financier du vérificateur d'une évaluation de ses frais

[Text]

only about half on a little more work than another contractor in this same group had for somewhat less work.

You have a lot of figures at this stage before you. You have the record of the bid prices on all of the contractors that were let; you get the feel for what is fair and what is not. In connection with Ginter having been offered 45 per cent of his claim settlement, I have no qualms whatsoever that that is any less fair or that he got a break as compared to someone else who may have only got 17 per cent. That is the way we proceeded, sir.

Now, we did similar things with the other two. I can give you the comparable story if you are interested in having it.

Mr. Trudel: Did you use the same rules for all of the contracts?

Dr. Hardy: The same basic philosophy was used in all cases. As a matter of fact, we did not refuse, for instance, on this overrun. All three claims were treated in the same way. If the overrun exceeded 15 per cent, we looked at it in that way. The dollar sign, of course, the actual dollars, was a different matter. However, as far as a philosophy is concerned, we used the same one in all three cases.

Mr. Trudel: Did you have any claims from the other contractors that were not considered in Ginter's case?

Dr. Hardy: In the same way as the Ginter case?

Mr. Trudel: No, other clauses that were not invoked in Ginter's claim that you had to consider for the other contractors?

Dr. Hardy: No, we did not apply a different philosophy in any of these three cases as far as I am concerned.

Mr. Trudel: Had the contracts been different and had they been the new ones that were referred to this morning, would your final recommendation have been different?

Dr. Hardy: No, sir. This is a point that has been worrying me here. In the record, of which I have been made aware, in the Tuesday session and in this one today, these three Clauses 2(c), 16 and 18, have been described as vicious. The whole contract is therefore described as being a vicious one. I do not know of a single authority, anywhere near the size of the CNR, that is letting public contracts, to the value that is involved in these, that do not have in their specifications an equivalent if not the exact clauses of these three, Clauses 2(c), 16 and 18. You have to have them

[Interpretation]

d'amortissement qui par exemple, correspondaient peine à la moitié pour un peu plus de travail qu'un autre entrepreneur du même groupe aurait pour un peu moins de travail.

Vous avez en main plusieurs de ces chiffres. Vous avez les soumissions qui ont été présentées par tous les contrats accordés et vous finissez par savoir instinctivement ce qui est juste et ce qui ne l'est pas. Pour ce qui est de Ginter à qui on a offert 45 p. 100 de sa réclamation, je n'hésite pas à dire du tout que c'est moins juste ou qu'il ait été traité de façon avantageuse par rapport à celui qui n'a reçu que 17 p. 100. Voilà comment nous avons procédé, monsieur.

Nous avons traité les deux autres de la même façon. Je puis vous raconter chaque cas, si cela vous intéresse.

M. Trudel: Avez-vous appliqué les mêmes règles pour tous?

M. Hardy: Oui, les mêmes règles se sont appliquées à tous. En fait, nous n'avons pas refusé l'excédent. Les trois réclamations ont été examinées de la même façon. Si l'excédent s'élevait à plus de 15 p. 100, nous y prêtions la même attention. Le dollar était différent mais les principes de base étaient les mêmes pour tous.

M. Trudel: Avez-vous reçu des réclamations d'autres entrepreneurs qui n'étaient pas impliqués dans le cas Ginter?

M. Hardy: De la même façon que le cas Ginter.

M. Trudel: Non, d'autres clauses qui n'ont pas été invoquées dans la réclamation de Ginter, mais est-ce que vous avez dû étudier pour les autres entrepreneurs?

M. Hardy: Non, nous n'avons pas appliqué de principes différents dans ces trois cas, en ce qui me concerne du moins.

M. Trudel: Si les contrats avaient été différents s'ils étaient ceux dont on a parlé ce matin, est-ce que votre recommandation finale aurait été différente?

M. Hardy: Non, monsieur, voilà un point qui m'a préoccupé, d'ailleurs. Dans le dossier qu'on a porté à ma connaissance lors de la séance de mardi et de mercredi dernier, celui d'aujourd'hui, les clauses 2 (c), 16 et 18 ont été décrites comme étant dangereuse. Par conséquent le contrat reçoit le même qualificatif. Je ne connais aucune administration, même de l'envergure du CNR, qui accorderait des contrats publics d'une telle valeur et qui ne spécifierait pas dans ses devis d'équivalents, sinon exactement les mêmes clauses que 2 (c), 16 et 18. Il faut absolument les avoir si les deniers publics

[Texte]

in there, if you are dealing with public funds and if you are operating under the competitive bidding system. Otherwise, the owner and his engineers are completely at the mercy of an unscrupulous contractor. Even if he is not unscrupulous, but has let himself get into a situation by underbidding, the owner must, particularly with a public body, have this protection.

The CNR was trying to meet a completion date in an act; it also had an agreement with COMINCO; it hoped to be able to accept ore, and it was an essential part of this whole operation that the completion dates be met. The engineering and much of the procedures that the contractors had taken exception to, were due to the fact that the engineering staff of the CNR had the responsibility of organizing all of these 55 contracts. It had to do some things that it might not have had to do if it had been dealing with an isolated contract only.

You see, these Clauses, take 2(c), for example, while it says that the work must be done as the engineer directs, it does not deny the contractor legal rights. If the engineer has come in and dictated to the contractor that he will do it this way rather than that way. If the contractor can show that that resulted in putting him to excess cost as compared to what he bid, he has every right under that contract to put in a claim. This is my interpretation of that.

Mr. Trudel: At the meeting which you attended, was this specific point that you have just made ever brought to the fore?

Dr. Hardy: I cannot remember that 2 (c) was ever a point at issue. The first time that 2 (c) ever came to my attention as being a factor in these contracts which was really a major dispute was in reading the proceedings of the Senate investigating committee. It was not a matter for dispute; 16 and 18, of course, were.

Mr. Breau: Would you then say, Doctor, that in the new format of government contracts, the equivalent of clauses 2 (c), 16 and 18 is still there in one way or another?

Dr. Hardy: I think there are other people here who can answer this better than I can.

Mr. Duncan: I did not speak of that specifically, Mr. Breau. I was saving that for Mr. Allmand later. I can say categorically that they are. I was asked this morning whether clauses 2 (c), 16 and 18 in the old form of contract were in fact in the new. I can say yes to that categorically. What was clause 16 in the old form is now clause 22 in the general conditions in the new contract. What was clause 18 in the old form is now clause 24 in the general conditions. And what was clause 2 (c) is now clause 7 in the general conditions.

[Interprétation]

son en cause et si vous faites face au système concurrentiel de soumissions. Autrement, les propriétaires et les ingénieurs sont à la merci de l'entrepreneur sans scrupule, ou même s'il n'est pas sans scrupule, mais qu'il a été amené à présenter une soumission trop basse, le propriétaire doit se protéger, surtout qu'il s'agit d'un organisme public.

Le CN essayait de respecter la date limite des travaux. Il y avait aussi une entente avec Cominco, il espérait pouvoir accepter du minerai et il fallait de toute importance que les travaux soient terminés à telle date. L'ingénieur et plusieurs méthodes auxquelles se sont opposés les entrepreneurs, sont attribuables au fait que les ingénieurs du National-Canadien étaient chargés d'organiser tous les 55 contrats. Il fallait nécessairement agir différemment que s'il s'était agi d'un contrat isolé.

Par exemple, la clause 2 (c), même si elle stipule que le travail doit s'effectuer d'après les directives de l'ingénieur, cela ne nie pas les droits juridiques de l'entrepreneur. Si l'ingénieur a sommé l'entrepreneur de faire le travail, de telle façon plutôt que de telle autre; si l'entrepreneur peut prouver que cela lui a encouru des frais additionnels par rapport à ce qu'il avait soumis en vertu du contrat, il a le droit de faire une réclamation. C'est ainsi que je vois la chose.

M. Trudel: A la réunion à laquelle vous avez assisté, est-ce que cet argument a été porté à l'attention des gens?

M. Hardy: Je ne me souviens pas que la clause 2 (c) ait fait l'objet d'une étude particulière. La première fois que l'article 2 (c) ait été porté à ma connaissance comme étant une clause de conflit majeur, dans ces contrats, c'est en lisant les procès-verbaux du comité d'enquête du Sénat. Il ne s'agissait pas d'un point de litige; les clauses 16 et 18 étaient par contre.

M. Breau: Est-ce que vous diriez alors, monsieur Hardy, que même avec la nouvelle formule de contrat du gouvernement que l'équivalent des clauses 2 (c), 16 et 18 s'y trouve encore?

M. Hardy: Je crois que d'autres personnes pourraient y répondre mieux que moi.

M. Duncan: Je ne parlais pas de cela. Je réservais cette réponse à monsieur Allmand pour plus tard. Je puis affirmer catégoriquement que oui. On m'a demandé ce matin si les clauses 2 (c), 16 et 18 de l'ancienne formule de contrat se trouvaient dans le nouveau. Je peux dire, oui, catégoriquement, l'article 16 de l'ancien contrat constitue maintenant l'article 22 dans les conditions générales du nouveau contrat. L'article 18 est maintenant l'article 24 des conditions générales. L'article 2 (c) se trouve maintenant à être l'article 7.

[Text]

Mr. Nesbitt: What contract is this?

Mr. Duncan: We are talking about the CNR contract. Now let me go to the government contracts. I have examined certain contracts of government and quasi-government bodies, to wit the National Harbours Board, the Department of Transport and the Department of Public Works, and without exception in all contracts, clauses 16 and 18, although perhaps not in precisely the same words but certainly the same in content—as I say, not necessarily in form—are in all three contracts. What has been referred to as clause 2 (c) specifically is clause 36 in the general specifications of National Harbours Board contracts and clause 34 in Department of Transport and Department of Public Works contracts.

So the answer to your question, Mr. Breau, is yes, they are in government contracts.

The Chairman: Mr. Trudel, do you have further questions?

Mr. Trudel: Yes, Mr. Chairman. This is directed to Dr. Hardy. You have mentioned particular soil conditions and the widening of the fill after completion of the work by the contractors. Are you aware, sir, or are other witnesses aware of charge-backs having been made to these contractors regarding the widening of the banks?

Dr. Hardy: I cannot answer that, Mr. Chairman, except in so far as to say that we followed the same procedure with claims of Lucas Construction Limited and Krywa Brothers Construction Limited as I outlined for The Ben Ginter Construction Co. Ltd., but Mr. Cox can answer your question more directly.

Mr. Cox: I am not certain, sir, what you mean by charge-backs.

Mr. Trudel: After signing a contract, the CNR, on finding special soil conditions—according to what Dr. Hardy has said—would have had extra work performed. Would the extra work occasioned by the soil conditions have been charged back to the original contract?

Mr. Cox: No, sir.

Mr. Trudel: This is not the case?

Mr. Cox: No, sir.

Mr. Trudel: The other question, Mr. Chairman, has to do with the opening of tenders, and I do not know whether you want me to ask it now or later. Shall I

[Interpretation]

M. Nesbitt: De quel contrat parlons-nous?

M. Duncan: Du contrat du National-Canadien. Parlons maintenant du contrat du gouvernement. J'ai examiné certains contrats du gouvernement et d'organismes quasi-gouvernementaux, à savoir le Conseil des ports nationaux, des Transports et, le ministère des Travaux publics et sans exception, dans tous les contrats, les clauses 16 et 18 bien qu'elle n'aient pas exactement la même forme, ont au moins la même teneur dans les trois contrats. La clause 2(c) devient la clause 36 des devis généraux des contrats du Conseil des ports nationaux, et la clause 34 des contrats du ministère des Transports et du ministère des Travaux publics.

La réponse à la question que vous avez posée, donc oui, monsieur Breau. Ils se trouvent dans les contrats du gouvernement.

Le président: Monsieur Trudel, avez-vous d'autres questions à poser?

M. Trudel: Oui. Je m'adresse à monsieur Hardy. Vous avez mentionné que les conditions du sol, ainsi que l'élargissement du remblai après la fin des travaux par les entrepreneurs. Savez-vous ou est-ce que les autres témoins sauraient si ces frais additionnels ont été remis aux entrepreneurs au sujet de l'élargissement des rampes?

M. Hardy: Je ne saurais vous répondre, sauf pour vous dire qu'on a suivi la même méthode que pour les réclamations de *Lucas Construction Limited* et *Krywa Brothers Construction Limited* comme je l'ai indiqué pour *The Ben Ginter Construction Co. Ltd.*, mais monsieur Fox pourrait peut-être vous donner une réponse plus précise.

M. Cox: Je ne suis pas sûr de ce que vous voulez dire par ces frais.

M. Trudel: Après la signature du contrat, le National-Canadien, d'après ce qu'a dit monsieur Hardy, aurait demandé l'exécution de travaux supplémentaires après avoir découvert des conditions de sol particulières. Est-ce que le travail supplémentaire exécuté à la suite de ces conditions du sol aurait été remboursé à l'entrepreneur original?

M. Cox: Non, monsieur.

M. Trudel: Non?

M. Cox: Non, monsieur.

M. Trudel: L'autre question a trait à l'appel des offres. Je ne sais pas si vous voulez que je la pose maintenant ou plus tard. Devrais-je terminer? A moi.

[Texte]

finish? I believe Mr. Ginter made the allegation that he was not called or was not able to be present at the opening of the tenders. Did the witnesses ever, at any time, receive a request from Mr. Ginter for permission to be present when the tenders were opened?

Mr. MacMillan: I have no knowledge of the specifics in this case, Mr. Trudel, but I do have knowledge of the fact that frequently contractors do ask permission to be present when contracts are being opened. And this is one of those problems that all large corporations are faced with. It frequently arises and until this point in time we have not felt that it was consistent with the interests of all parties. There are some contractors who allege that they would like to be present at the time tenders are opened. There are others who take the position that they would not like to be present. So far as the companies are concerned—the owners—almost always their position is that they prefer to open the tenders in accordance with their own corporate procedures.

Mr. Trudel: Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Cadieu (Meadow Lake): I want to go along with Mr. Nesbitt, who mentioned earlier that surely this Committee has enough evidence by this time to know that these people should have a just inquiry. However, I would like to ask Mr. Cox a few questions.

The Chairman: I did not quite understand what you said.

Mr. Cadieu (Meadow Lake): I think the Committee has enough evidence now for us to feel that there has been an injustice and I think that the motion we put the other morning, Mr. Chairman, could well be put through quite quickly, instead of our wasting more time, to let these people have a just and fair hearing.

The Chairman: I do not think this is a waste of time. There are about ten more members who want to ask questions.

Mr. Cadieu (Meadow Lake): That is fine, that is fine.

The Chairman: Just a minute, please. Let us clear up this thing. Yesterday we did not prevent anyone from asking questions. We left the Committee free and went on all day long. As a matter of fact, we were scheduled to sit until 10 o'clock but we finished at 9 o'clock, which means that everybody had a chance to ask questions. I think the same thing should be done today.

Mr. Cadieu (Meadow Lake): Very well. I was just making my point that I thought that the Committee had enough evidence to see that these people should get a hearing other than this kind of hearing.

[Interprétation]

avis, monsieur Ginter a allégué qu'il n'a pas été invité ou qu'il n'avait pas assisté à l'ouverture des soumissions. Est-ce que les témoins auraient à un moment donné reçu une demande de monsieur Ginter pour être présent lors de l'ouverture des soumissions?

M. MacMillan: Je ne connais pas les détails de ce cas particulier, monsieur Trudel, mais je sais par contre que très fréquemment, les soumissionnaires demandent la permission d'être présents lors de l'offre de contrats. Il s'agit d'un des problèmes auxquels une grande société doit faire face. Cela arrive assez souvent, et jusqu'à maintenant, nous n'avons pas cru que cela concordait aux intérêts de toutes les parties en cause. Certains entrepreneurs prétendent qu'ils voudraient être présents lorsque les soumissions sont ouvertes et d'autres estiment le contraire. En ce qui concerne les sociétés, les propriétaires, presque dans tous les cas, préfèrent offrir les contrats d'après leurs propres méthodes.

M. Trudel: Merci, monsieur le président.

M. Cadieu (Meadow Lake): Monsieur Nesbitt a mentionné auparavant que le Comité avait sûrement suffisamment de preuves pour justifier la tenue d'une enquête. J'aimerais, toutefois, poser quelques questions à monsieur Cox.

Le président: Je n'ai pas bien compris ce que vous avez dit.

M. Cadieu (Meadow Lake): Je pense que le Comité a suffisamment de preuves maintenant. Je crois qu'il y a vraiment une injustice et que la mention présentée, l'autre matin, devrait être mise aux voix au lieu de perdre encore plus de temps, et permettre ainsi à ces gens d'avoir une audience juste et équitable.

Le président: Je ne trouve pas qu'il s'agisse de perte de temps. Dix députés désirent encore poser des questions.

M. Cadieu (Meadow Lake): Très bien.

Le président: Un instant, je vous prie. Précisons la question. Hier, nous n'avons empêché personne de poser des questions. Nous avons laissé la liberté au Comité et les audiences ont duré toute la journée. En fait, nous devions siéger jusqu'à 10 heures alors que nous avons levé la séance à 9 heures, ce qui veut dire que tout monde a eu l'occasion de poser des questions. Je crois qu'on devrait faire la même chose aujourd'hui.

M. Cadieu (Meadow Lake): Très bien. Je disais simplement que je croyais que le Comité avait suffisamment de preuves devant lui pour justifier la tenue d'une audience différente pour ces personnes.

[Text]

I would like to ask Mr. Cox how many miles of this rail line he was in charge of—something in the neighbourhood of 400 and some miles, but how many?

Mr. Cox: Four hundred and thirty-four miles.

Mr. Cadieu (Meadow Lake): You were in charge of the total mileage. In this distance, there could be quite a change in the rainfall and weather conditions over a period of time, could there not?

Mr. Cox: Yes, there would be.

Mr. Cadieu (Meadow Lake): Was it your decision alone that refused the Lucas Construction Limited to move this rubber equipment into a terrain where it could work? Was it your decision alone, or was it company policy that would hold \$375,000 worth of rubber equipment for two months, when they were bogged down and there was an area in this piece of work that they could have been working on to advantage?

Mr. Cox: To answer that, sir—it is not a valid consideration. If in fact, and I do not agree, they were bogged down for two months, the other portion, the Kemp River area was receiving just as much rainfall as it was only 30 miles distant. The rainfall did not stop right here; the rainfall was occurring throughout virtually the entire country in which the five contracts were. It was heavier in some places than others, but the condition in the Kemp valley was one of these that Dr. Hardy just spoke about—a very difficult soil mechanic situation—and all it would have done is to complicate even more the building of those fills. And their equipment, if it was bogged down in the other place, would have been just as bogged down there because with these high fills we had to be extremely careful of the use of the material in placing it at a very optimum moisture content. In respect of the allegation that we would not allow them to move, we have nothing on record that substantiates that.

● 1620

Mr. Cadieu (Meadow Lake): I thought there was a letter read here today and I have heard on a number of occasions since that they were refused, that they had to start from this point and that was it; that they were not allowed to move and were working in one and a-half foot fill with this heavy equipment where they could not move, while they did have a terrain of heavy yardage where they could have been moving dirt. I was just wondering if it was your decision alone that prevented them from moving ahead, when they were tied up with \$375,000 worth of equipment and had to keep these operators and so on on hand.

[Interpretation]

J'aimerais demander à monsieur Cox combien de milles de cette voie ferrée ont été portés à la charge, quelque chose comme 400 milles et quelques?

M. Cox: Quatre cent trente-quatre milles.

M. Cadieu (Meadow Lake): Vous étiez tenu responsable de tous ces milles. Sur ce parcours, il pouvait y avoir tout un changement de conditions atmosphériques n'est-ce pas?

M. Cox: Oui.

M. Cadieu (Meadow Lake): Avez-vous refusé à votre propre gré à la *Lucas Construction Limited* de transporter le matériel de caoutchouc dans un terrain où il pourrait être utilisé, ou la société a-t-elle décidé de garder un matériel d'une valeur de \$375,000 pendant deux mois alors qu'ils étaient enlisés jusqu'au cou et qu'il y avait une région dans ce genre de travail qu'on aurait pu utiliser à meilleur escient?

M. Cox: En fait, ce n'est pas une considération valable. Si en fait, alors que je ne suis pas d'accord, ils ont été retardés de deux mois sur l'autre section la région de la rivière Kemp avait reçu autant de pluie comme s'il n'y avait que 30 milles de distance. La pluie n'a pas cessé en cet endroit. Il pleuvait partout où nous devons remplir des contrats. Elle était plus dense en certains endroits, mais dans la vallée de Kemp, les conditions correspondaient à ce que décrit monsieur Hardy, soit une condition du sol difficile et cela n'aurait que compliqué la construction de ces remblais. L'équipement qui était inutile dans un endroit aurait été aussi inutilisé parce que ces remblais élevés exigent un emploi très prudent de matériaux afin d'obtenir une teneur en humidité optimale. Par contre, nos dossiers n'indiquent pas que nous les avons empêché de bouger.

M. Cadieu (Meadow Lake): Je croyais qu'on avait donné lecture d'une lettre aujourd'hui et j'ai entendu à plusieurs reprises qu'on leur avait refusé la permission, qu'ils devaient commencer à ce point et c'est tout, qu'il leur était interdit de bouger et qu'ils travaillaient sur un remblai d'un pied et demi avec un équipement lourd, où ils étaient immobilisés alors qu'ils avaient un terrain de lourdes manoeuvres où ils auraient pu transporter du poussier.

Je me demandais si vous les aviez de plein pied, empêché de se déplacer alors qu'ils étaient pris avec un équipement de \$375,000, qu'ils devaient garder les opérateurs et autres à portée de la main.

[Texte]

Mr. Cox: It was not a decision in fact. By Mr. Lucas' own schedule, two of them submitted, was not indicative of the fact that they wanted to work in here. The schedule submitted in March merely showed a percentage of work to be done each month. We endeavoured to get his detailed schedule, which was never forthcoming. He never indicated to us that he wanted to work anywhere other than he had in the initial instance. In June he submitted a second schedule which showed that he was going to do 2.6 miles a week, and as the Kemp fill itself was only a quarter of a mile wide it just does not make sense, sir.

Mr. Cadieu (Meadow Lake): I knew one of the foremen on the job and he informed me that they were not allowed to move up. I would like to know if this was your decision. Do you have the figures indicating how much was charged Lucas for hourly rentals and how much yardage such equipment moved in this time?

Mr. Cox: Our records for hourly rentals show 5000-odd under Clause 16. Mr. Lucas had other equipment which he employed on his own and I have no knowledge of this.

Mr. Cadieu (Meadow Lake): Do you have how much yardage this equipment moved? Would it run to \$1.09 per yard?

Mr. Cox: I could not arrive at that, sir.

Mr. Cadieu (Meadow Lake): You would not have those figures.

Mr. MacMillan, what reason, if any, does the CNR have for opposing an impartial inquiry into the rights of Lucas, Ginter, Hatch, Rohl and Krywa?

Mr. MacMillan: Sir, I tried to explain my reason this morning. Very briefly it was that this is a corporation. I took you through the procedures of how the entire question was dealt with, taking in the fact that there were completed really two contracts—two deals; one was the execution of the original contract signed by both parties and the second was that after these claims were made we retained an objective impartial individual to study them and to tell us what in equity these men should be paid. We paid it, they accepted it, and at that time for all practical purposes they signed another contract. Finality in the conduct of not only our business but the business of every emanation of the Crown is a requisite, there must come an end to such problems, and that was the basis of my saying that I thought it was a very dangerous precedent to invoke the procedure to which you have referred.

Mr. Cadieu (Meadow Lake): Does the CNR not feel that an impartial inquiry should be made a) in order to clear the CNR, its officials and the employees of these

[Interprétation]

M. Cox: Ce n'est pas dû en fait à une décision. D'après les deux horaires de monsieur Lucas, il n'était pas indiqué qu'ils désiraient travailler en cet endroit. Le programme présenté en mars indiquait à peine un pourcentage de travail à faire tous les mois. Nous avons essayé d'obtenir son programme détaillé mais en vain. Il ne nous a jamais indiqué qu'il voulait travailler ailleurs qu'à l'endroit indiqué au début. En juin, il a présenté un deuxième horaire qui indiquait qu'il allait faire 2.6 milles par semaine et, comme le remblai Kemp mesurait qu'un quart de mille de largeur, cela n'avait pas de sens.

M. Cadieu (Meadow Lake): Je connaissais un des contremaîtres qui m'a dit qu'on leur interdisait de bouger. J'aimerais savoir si vous en aviez décidé ainsi. Auriez-vous les données sur l'argent qu'on payait à Lucas de location horaire et combien de verges cubes de terrain on a déplacé pendant cette période.

M. Cox: D'après nos dossiers, \$5,000 en vertu de la clause 16. Monsieur Lucas avait d'autres appareils qu'il réservait à son propre usage je n'en sais rien.

M. Cadieu (Meadow Lake): Est-ce que vous sauriez combien de verges cubes cet équipement déplaçait? Est-ce que cela reviendrait à \$1.09 la verge?

M. Cox: Je ne saurais dire, monsieur.

M. Cadieu (Meadow Lake): Vous n'auriez pas ces chiffres.

Monsieur MacMillan, pour quelles raisons, s'il y en a, le CN s'opposerait-il à une enquête impartiale sur les droits de Lucas, Ginter, Hatelr, Rohl et Krywa?

M. MacMillan: J'ai essayé d'expliquer mes raisons ce matin. Il s'agit d'une société constituée en corporation. J'ai revu avec vous nos méthodes, la façon dont nous traitons de la question en tenant compte du fait qu'on avait terminé deux contrats, deux accords: l'un, l'exécution du contrat original signé par les deux parties et le deuxième, après que les réclamations aient été formulées, nous avons demandé à une personne impartiale et objective de les étudier et de nous dire, en toute équité, quelle somme on devrait verser à ces gens. Nous l'avons fait, ils l'ont acceptée et à ce moment-là, à toutes fins pratiques, ils ont signé un autre contrat. Et alors, le caractère définitif dans la conduite de nos affaires, ainsi que celles de la Couronne exigent que l'on trouve des solutions à des problèmes de ce genre et c'était donc la raison pour laquelle je croyais que c'était un précédent dangereux d'invoquer la méthode que vous avez mentionnée.

M. Cadieu (Meadow Lake): Le National-Canadien ne croit-il pas qu'une étude impartiale devrait être faite a) afin d'éloigner de tout soupçon le National-

[Text]

serious allegations, if they are not true, or b) to do justice to the complaints if the allegations are found to be true.

Mr. MacMillan: I made a long statement really in that vein. We do not think that we did anything we should not do; we think we did everything that prudent management required; we think that we acted fairly. I really do not know what else we could have done.

• 1625

Mr. Cadieu (Meadow Lake): Well some of the complaints that I have heard of have been going on almost two years and it has taken them some time even to get a hearing before this Committee. I think they deserve more justice than this. I just cannot see why the CNR should oppose such a hearing, in all fairness. We know what it means to people who have been contracting all their lives to have to take a beating like this and then find themselves, at their age, thrown out on the streets. I do not think this is fair and just at all. Some of these men approached me nearly two years ago and I think it was very unfair that it took this long for them to get a hearing before this Committee. I think justice should be done in this case. That is all, Mr. Chairman.

Mr. Osler: Could I ask a supplementary arising out of the earlier part of the questioning. I am not entirely clear on the necessity for a man like Mr. Lucas going out and subcontracting on his own. We have not heard the motivation for his going out and subcontracting. I wonder if the time element is a factor there. I wonder if he was bogged down due to weather or due to something else. It might be all very well for the railroad to say: "We did not force him to do such and such" but you might have forced him to live up to a time obligation that he could only fulfil by going out and getting these other things.

I would like to have someone clarify that point.

Mr. Cox: Yes sir, the completion date of the contract was October 12, I believe, 1962, it was extended a number of times until it was completed a year after that. So there was in effect a one year extension to that contract.

Mr. Osler: And at what point did he go out and get this extra help?

Mr. Cox: He engaged people in the middle of 1962.

Mr. Osler: Which is some 18 months before he finished his contract? I am sorry but I am confused about time.

Mr. Cox: No, the contract took two years to be completed.

[Interpretation]

Canadien, et ses directeurs et ses employés s'ils sont pas fondés ou b) pour donner justice aux plaignants si ces allégations s'avèrent exactes.

M. MacMillan: J'ai fait une longue déclaration dans cette veine. Nous ne croyons pas que nous ayons fait quoi que ce soit que nous n'aurions pas dû faire. Nous croyons avoir agi avec prudence.

Nous croyons avoir été justes. Franchement, je ne sais pas ce que nous aurions pu faire d'autre.

M. Cadieu (Meadow Lake): Quelques-unes des plaintes dont j'ai entendu parler et qui durent depuis deux ans et il leur a fallu beaucoup de temps pour obtenir une audience au Comité. Je pense qu'ils devraient être traités avec plus de justice. Je ne vois pas du tout pourquoi le National-Canadien s'opposait à ce genre d'enquête, en toute justice. Nous savons ce que cela veut dire pour les entrepreneurs qui ont fait ce métier toute leur vie, de devoir subir de si grandes pertes et de les trouver sur le pavé à leur âge. Je ne crois pas que cela soit juste et équitable. Quelques-uns m'en ont parlé il y a deux ans et je trouve que c'est très injuste d'avoir pris autant de temps pour leur accorder une audience devant notre Comité. Je crois que nous devrions rendre justice dans ce cas-ci.

M. Osler: J'aimerais poser une question complémentaire, à la suite de la première partie de votre série de questions. Je ne vois pas tout à fait la nécessité pour un homme comme monsieur Lucas, d'être son propre sous-traitant. Nous ne connaissons pas les raisons pour lesquelles il agirait ainsi. Je me demande si le temps entre en ligne de compte et s'il était arrêté à cause de la mauvaise température et autre. Il se peut fort bien que les chemins de fer disent «On ne l'a pas forcé de le faire». Mais vous l'avez peut-être forcé d'honorer une obligation, qu'il ne pouvait faire qu'en se servant de ces moyens. J'aimerais que quelqu'un précise ce point.

M. Cox: La date limite au contrat était fixée au 12 octobre 1962, je crois. Cela a été prolongé un certain nombre de fois jusqu'à ce que cela soit terminé un an plus tard. En fait, il y a eu un prolongement d'un an à ce contrat.

M. Osler: A quel moment a-t-il eu recours à l'aide?

M. Cox: Il a employé des gens au milieu de 1962.

M. Osler: Soit quelque 18 mois avant qu'il n'ait terminé ce contrat? Je m'excuse, mais je suis mal dans les dates.

M. Cox: On a mis deux ans pour terminer le contrat.

[Texte]

Mr. Osler: At what point in that two-year span did he go out and get this extra help?

Mr. Cox: During the middle of the first year. It was two years and it was the middle of the first year when he engaged other help.

Mr. Osler: And it was a full two years before his service was then discontinued?

Mr. Cox: No, the bonding company took over the contract in the middle of the second year.

Mr. Osler: So it would be within the first quarter of the job that he got these extra people and in the third quarter of the job that the bonding company stepped in, from a time standpoint.

Mr. Cox: From a total time standpoint it was in the half section of the contract initially and in the quarter section in the over-all of the total time taken, yes.

Mr. Osler: Thank you.

The Chairman: Mr. Horner?

Mr. Horner: I was going to ask some similar questions with regard to the \$5,000 held back from Mr. Lucas' contract and how that compares with the \$485,000 we were told Tuesday that was held back from the Lucas contract, part of it going to his subcontractor. Is that not right?

Mr. Cox: That is not right, to my knowledge, sir, no.

The Chairman: We have a correction, Mr. Horner.

Mr. Horner: I wonder then if you would read it.

The Chairman: I was asked by Mr. Allen to make a correction. You will receive a photocopy in a few minutes. I have sent someone out to have one made.

Mr. Horner: Then I will drop that part of my questioning until I see that, Mr. Chairman.

Mr. MacMillan, you suggested this morning that actually it was a mistake that the CNR ever at any time boasted that they had finished the contract 18 months ahead of time and that there was a saving of \$11 million. When was the contract finished? Was it before the originally scheduled date.

1630

Mr. MacMillan: If I remember correctly, the statute provided that the contract had to be completed by the end of 1966. In all of these railway construction

[Interprétation]

M. Osler: A quel moment de ces deux années de délai a-t-il eu recours à une aide?

M. Cox: Au milieu de la première année, il a eu recours au service d'un sous-traitant.

M. Osler: Soit 2 ans avant que ces services soient discontinués?

M. Cox: Non. La compagnie de sûreté a repris le contrat au milieu de la deuxième année.

M. Osler: Donc, au cours du premier trimestre de travail, il a eu recours à une aide et, au 3/4 du travail la compagnie de garantie est intervenue.

M. Cox: Pour ce qui est de l'ensemble du temps prévu, cela s'est passé à la moitié de la section du contrat au début et au quart de la période de temps prise.

M. Osler: Merci.

Le président: Monsieur Horner.

M. Horner: J'allais poser des questions analogues au sujet du \$5,000 retenu sur le contrat de monsieur Lucas et comment cela pouvait se comparer au montant de \$485,000 qu'on nous a indiqué mardi et dont une partie est allée au sous-traitant. Est-ce exact?

M. Cox: A ma connaissance cela n'est pas juste.

Le président: Nous avons une rectification, monsieur Horner.

M. Horner: Je me demande si vous allez la lire.

Le président: Monsieur Allen m'a demandé d'apporter une rectification. Vous en recevrez une photocopie dans quelques minutes. J'ai déjà envoyé quelqu'un pour le faire.

M. Horner: Je vais attendre de voir cette copie avant de poser mes questions.

Monsieur MacMillan, vous avez dit ce matin que c'était une erreur de dire que le National Canadien avait déclaré avoir terminé le contrat 18 mois avant le temps et qu'on avait épargné 11 millions de dollars. Quand a-t-on terminé les travaux? Était-ce avant la date prévue à l'origine.

M. MacMillan: Si je me souviens bien, la loi prévoyait que le contrat devait être terminé à la fin de 1966. Pour tous ces contrats de construction de

[Text]

contracts you will remember Parliament imposes a completion date because the legislation lapses. We endeavour to have them stretched out as much as we can, frankly, but December 1966 was the date that was picked at that period. You will remember the reason for the building of this line was to service the lead-zinc ore coming down from Pine Point.

If I am correct, the company at that time anticipated they would first begin to ship in the late fall of 1966. The reason was that the shipments were expected to be of a lead-zinc concentrate. Then, as they opened the mine out and exposed it more to examination they discovered very high grade raw ore. Actually, I think the lead-zinc content of the ore was higher than they hoped to achieve with the concentration of the ore. When that was ascertained they became eager to ship this raw ore at the earliest date possible. The result was that rather than leaving the railway until late in 1966 we decided, perhaps in 1964 some time, that we would endeavour to accommodate them by shipping raw ore during the winter of 1964-65. So, what we call skeleton track was laid from the north end and after the dump froze trains were moved.

Mr. Horner: I am not going to quibble over a month, but the 18 month figure is relatively correct?

Mr. MacMillan: Yes, it was finished, relatively, 18 months prior to when the statute would have allowed it.

Mr. Horner: The 15 per cent clause is written into the statute: this is a standard or a customary thing, I would imagine?

Mr. MacMillan: Yes, it is.

Mr. Horner: I would imagine it is written in there to take into consideration conditions that might arise that were not at first thought to be there, such as soil conditions, rougher terrain than the engineers had predicted and surveyed and perhaps weather conditions too: would you agree with that?

Mr. MacMillan: I would not like to specify the contingencies.

Mr. Horner: I am not too far off the mark, am I?

Mr. MacMillan: I would think that the basic reason is that we were dealing here with a line 430 miles long, through unknown terrain. In the original planning the construction was to proceed over four, five or six work years. There was no way of being categorical about construction costs. There was a good estimate made of \$75 million and there was a contingency provided to look after the unknown or the unexpected.

[Interpretation]

chemins de fer, vous vous rappellerez que le Parlement impose une date pour la fin des travaux, parce que la mesure législative cesse d'être en vigueur. Nous avons essayé de retarder le délai autant que nous l'avons pu mais nous avons fixé la date au mois de décembre 1966. Vous vous rappellerez que nous avons aménagé cette ligne ferroviaire pour desservir les exploitations de zinc et de plomb de Pine Point.

Si je suis exact, à ce moment-là la société prévoyait commencer à expédier du minerai vers la fin de l'automne 1966 parce que l'on croyait qu'il s'agissait de concentrés de zinc et de plomb. Lorsqu'ils ont ouvert la mine ils ont découvert qu'il s'agissait de minerai brut de très haute qualité. Je crois que le contenu de zinc et de plomb du minerai était plus élevé qu'ils ne l'espéraient avec la concentration du minerai. Lorsqu'ils ont été certains, ils ont voulu expédier le minerai brut le plus tôt possible, ce qui a donné pour résultat que plutôt que de laisser les chemins de fer jusqu'à la fin de 1966, ils ont décidé peut-être en 1964 que nous essaierions d'expédier du minerai au cours de l'hiver 1964-1965. Ainsi, on a installé des squelettes de voies ferrées du nord après le gel, on a pu y aller cheminer des trains.

M. Horner: Je ne suis pas à un mois près mais un mois semble un chiffre assez exact?

M. MacMillan: Oui, il a été terminé environ un mois avant la date prévue dans la loi.

M. Horner: Dans la loi on prévoit la clause de la p. 100. C'est une chose habituelle ou courante j'imagine?

M. MacMillan: Oui.

M. Horner: Alors j'imagine que c'est inscrit pour tenir compte des conditions qui pourraient se présenter, qu'on n'aurait pu prévoir, comme les conditions du sol, des terrains plus accidentés que les ingénieurs auraient prévus et arpentés et encore des conditions atmosphérique. En conviendriez-vous?

M. MacMillan: Je ne voudrais pas spécifier ces pondérables.

M. Horner: Je ne me trompe pas tellement, n'est-ce pas?

M. MacMillan: Je pense qu'au fond, il s'agit d'un territoire inconnu. Dans l'élaboration du programme la construction allait durer 4, 5 ou 6 années de travail. C'était impossible d'établir de façon catégorique le coût de la construction. On a fait assez bonne évaluation de 75 millions de dollars on prévoyait d'examiner l'inconnu et l'imprévisible.

[Texte]

I think I should add, relative to the 18 months, that the grading contractors were, of course, all off the job at the time of which you are speaking, because we then had to lay the rails.

Mr. Horner: In building a railroad 430 miles over rough terrain over a period of six years you might well run into conditions unforeseen at the start, and that is the reason for the 15 per cent.

Mr. MacMillan: That is right.

Mr. Horner: Would you agree that this interesting soil condition that was found would be one of those conditions that was not foreseen and could well qualify under the 15 per cent?

Mr. MacMillan: Yes, I would.

Mr. Horner: High swelling factor and so on. Would you also agree that the extra yardage, that was mentioned at an earlier meeting, that in the early and preliminary surveys was not thought to be there, was another factor that would have to be considered?

Mr. MacMillan: I think that is correct.

Mr. Horner: I am not going to get into the question of how many inches fell; that is not the point, really. I think it is pretty well generally agreed by Mr. Duncan—I do not know whether or not Mr. Cox commented on the rain—but it is pretty well agreed that it was one awful rainy stretch, particularly in the early part of 1962. It is pretty well agreed that conditions were pretty rough, and this would be another factor which would well qualify in the 15 per cent, would you not agree?

Mr. MacMillan: From the evidence that was given this morning and, as I understand, on Tuesday, it was a wet summer. I imagine wetness in the opinion of people who are dealing in subjects of this kind all the time is a relative thing: it can be wet without it constituting a flood. If it was an act of God, for example, certainly. . . .

Mr. Horner: I think Mr. Duncan pinned an adjective on it this morning, but I cannot remember what it was. However, it led me to believe that, to put it mildly, it was pretty wet—unusually wet. Mr. Vaughan, would you care to comment?

Mr. Vaughan: No. You said it was wet and I said it was not dry.

Mr. Horner: There are three conditions that might well have consumed part of the 15 per cent the

[Interprétation]

Je pense que je devrais ajouter au sujet de ces 18 mois, que les entrepreneurs de nivellement avaient tous terminés au moment dont vous parlez parce qu'alors il nous fallait aménager les voies.

M. Horner: La construction d'un chemin de fer de 43 milles de long sur un terrain accidenté pendant six ans peut fort bien être entravée par des conditions imprévisibles au moment où vous avez commencé les travaux et c'est pourquoi on a prévu le 15 p. 100.

M. MacMillan: C'est juste.

M. Horner: Convenez-vous que la condition du sol constituait une des conditions imprévues et pourrait très bien justifier le 15 p. 100?

M. MacMillan: Oui.

M. Horner: Le haut soulèvement et autre. Êtes-vous d'accord aussi que le nombre de verges cubes supplémentaires déjà signalées au cours d'une réunion précédente dont on ignorait l'existence au cours des relevés préliminaires, constituait un autre facteur dont il faudrait tenir compte?

M. MacMillan: Je crois que c'est juste.

M. Horner: Je ne veux pas parler du nombre de pouces qui est tombé. Je pense qu'on accepte généralement que monsieur Duncan, je ne sais pas si monsieur Cox a passé des commentaires sur la pluie, mais, règle générale, on convient qu'il s'agit d'une saison très pluvieuse, en particulier au début de 1962. On s'accorde à dire que les conditions étaient rudes. Ce serait donc un autre facteur qui pourrait justifier ce 15 p. 100 n'est-ce pas monsieur MacMillan?

M. MacMillan: D'après les témoignages de ce matin, et mardi, je crois comprendre que ce fut un été pluvieux. J'imagine que pour les gens qui étudient toujours des questions de ce genre, c'est un facteur relatif car cela peut-être pluvieux sans donner lieu à une inondation si c'était un geste de la Providence, disons. . . .

M. Horner: Je pense que M. Duncan l'a bien qualifié ce matin, mais je ne me souviens pas au juste de ce qu'il en était. De toute façon j'étais porté à croire que c'était assez pluvieux et même de façon exceptionnelle. Monsieur Vaughan, pourriez-vous apporter certains commentaires?

M. Vaughan: Vous dites que c'était humide et je disais que ce n'était pas sec.

M. Horner: Trois conditions auraient pu absorber une partie du 15 p. 100 que le gouvernement vous

[Text]

government was allowing you for unforeseen conditions. Was any regard for this allowance in these conditions passed on to the contractors, bearing in mind, of course, that they had to accept to some extent your preliminary engineering feasibility studies when they tendered on the contract?

Mr. MacMillan: I think Dr. Hardy answered that when he said those were the various bases upon which he made his decisions.

Mr. Horner: Dr. Hardy, did you deal with the question of the failure to trim by Lucas.

Dr. Hardy: There are two points that are relevant to your line of questioning, sir. The first one is on the widening and flattening of the slopes, and there was not too much allowance made on that because most of the cost came in the following year when they went in and placed some extra burms. But the big item was on Mr. Lucas' contract on the Kemp River, and there was a 40 per cent overrun in quantities on his contract as compared to the estimated quantities that he bid on and 47 per cent of that overrun, for all practical purposes half of it, was due to having to flatten the slopes in the Kemp River.

Mr. Horner: This is where this soil condition arose? He had to flatten the slopes because of the soil?

Dr. Hardy: That is right. In the settlement that I recommended for Mr. Lucas, which I did not outline in detail, he got the benefit of the extra cost that he was put to in moving that 400,000 yards, I think it was, which was extra due to having to flatten the slopes on the Kemp River.

I made my own estimate of what I thought were fair costs on that work, with that being an overrun outside of the 15 per cent permissible overrun on the basis of the federal Department of Public Works' latest contract. I recommended an adjustment for that. The major item in the offer of settlement of claim was due to these extra costs as I estimated them from his financial statement and from what we learned from the company on that 400,000 yards.

Mr. Horner: These are conflicting stories. It almost puts me in the position of judge, and I am not. All I am trying to find out is there a prima facie case for an inquiry.

Mr. Lucas and his counsel suggested in their brief that \$5,000 were held back, Mr. Hardy and he was not paid this amount. Yet six months later, you said that the CNR themselves widened the grade out. As I understand it, they hired equipment and men to widen the embankment. Why was Mr. Lucas not paid for that extra dirt he hauled in to widen the grade? Or are you suggesting that he was paid?

[Interpretation]

accordait pour les impondérables. Est-ce qu'une partie de cette allocation a été accordée aux entrepreneurs, en tenant compte qu'ils devaient accepter dans une certaine mesure vos études préalables de mécanique, quand ils ont présenté leur soumission au contrat?

M. MacMillan: Je pense que monsieur Hardy répondu en disant que c'était les différentes bases qui ont servi à leurs décisions.

M. Horner: Monsieur Hardy, vous êtes-vous intéressé au fait que Lucas n'ait pas tout mis en ordre.

M. Hardy: Deux points se rattachent à votre ligne d'idée. Tout d'abord, élargir et aplanir les pentes de travail auquel on n'a pas tellement consacré d'allocations parce que la plus grande partie des dépenses est arrivée l'année suivante lorsqu'on leur a imposé des obligations supplémentaires. L'article principal figurait au contrat de monsieur Lucas sur la rivière Kemp où il y eut un excédent de 40 p. 100 sur la quantité de travail prévue au contrat par rapport à la quantité prévue à laquelle il a présenté une soumission de 47 p. 100 de cet excédent, à toutes fins pratiques moitié était attribuable au fait qu'on devait aplanir les pentes de la rivière Kemp.

M. Horner: C'est là que la condition du sol est entrée en ligne de compte. Il a dû aplanir les pentes à cause de la condition du sol?

M. Hardy: Dans le règlement que j'ai recommandé pour monsieur Lucas, que je n'ai pas présenté en détail, il a bénéficié du coût supplémentaire qu'il a dû assumer pour déplacer ces 400,000 verges additionnelles, je crois pour aplanir les pentes de la rivière Kemp.

J'ai fait ma propre évaluation de ce qui, à mon avis, constituait un coût juste et équitable pour ce travail en plus d'un excédent extérieur à l'excédent alloué de 15 p. 100, en vertu du dernier contrat du ministère fédéral des Travaux publics. J'ai recommandé un redressement. L'offre de règlement de la réclamation était attribuable avec frais additionnels que j'ai évalués à partir de son état financier et d'après ce que j'ai appris de la société sur ces 400,000 verges.

M. Horner: Il y a conflit ici. Cela me place presque dans la position d'un juge, et je n'en suis pas sûr. J'essaie seulement de trouver une affaire bien formée pour sembler-t-il pour tenir une enquête.

M. Lucas et son avocat disent, dans leur mémoire, que \$5,000 fut retenu, et qu'on ne lui a pas payé cet argent. Six mois plus tard, comme vous le dites, le CNR a élargi la rampe. D'après ce que je comprends, on loua l'équipement, engagé des hommes pour les travaux. Pourquoi monsieur Lucas n'a-t-il pas été payé pour le poussier transporté pour élargir la rampe? laissez-vous entendre qu'il a été payé.

Texte]

Mr. Hardy: I think he was paid for that. In any event, sir, in my notes on the Lucas claim he did not claim that. Lucas claimed for loss due to long delay in awarding contract, loss due to rulings of the engineer, losses due to overrun, losses due to harassment and threats of clauses 16 to 18.

Mr. Horner: You made allowances for each one of those, did you?

Mr. Hardy: It is zero on three of them, because there is no basis for one, two and four—but three, losses due to overrun. . .

Mr. Horner: Could you just give us a quick rundown on what one, two and four are?

Mr. Hardy: One, loss due to long delay in awarding contract. In my opinion, there is no basis for a financial claim being accepted on that account in the light of the circumstances.

Mr. Horner: He has to stand around and wait with all that equipment.

Mr. Hardy: No, he did not have to stand around and wait. There is always a delay.

Mr. Horner: Fine, go ahead and read two and four.

Mr. Hardy: You want two first I take it. Loss due to rulings of the engineer. I say there is no basis of a claim there, because I could find nothing in the inquiries I made—and I knew the procedures that were being followed—that indicated irregularities on the part of the CNR officials handling the job. Some of these things that have been stated involve dishonesty on the part of the engineering staff.

I am not a detective, but if an employer of the CNR or anybody else had behaved dishonestly, then the person who is damaged has access to the courts.

Now three was the losses due to overrun and that is where we gave him the money.

Mr. Horner: How much would it be?

Mr. Hardy: I think it was \$257,000—let me check that—it was \$257,000, where his claim was \$1,213,000.

Mr. Horner: It was \$1,213,000.

Mr. Hardy: I recognize another aspect of this claim which had to do with the soil conditions. We lumped these two together. The \$257,000 included the more difficult soil conditions than were anticipated. I did

[Interprétation]

M. Hardy: Oui, je pense qu'il a été payé. De toute façon, monsieur, d'après mes notes sur la réclamation de monsieur Lucas, il ne l'a pas réclamé. Monsieur Lucas a réclamé des pertes encourues par suite du long retard d'adjudication des contrats, pertes attribuables aux décisions de l'ingénieur, dues à un excédent, aux difficultés et aux menaces des clauses 16 et 18.

M. Horner: Vous avez accordé des allocations à chacun d'entre eux?

M. Hardy: On n'a rien accordé à l'un des trois parce qu'il n'y a pas de fondement pour un, deux et quatre alors que pour trois, les dettes attribuables à un excédent . . .

M. Horner: Pourriez-vous nous donner un bref aperçu de un, deux et quatre?

M. Hardy: Un, il s'agit du retard dans l'adjudication des contrats. A mon avis, il n'y a aucun fondement pour une réclamation d'argent de ce côté, en raison des circonstances.

M. Horner: Il doit attendre et rester sur place avec tout l'équipement.

M. Hardy: Non, il ne devait pas le faire. Il y a toujours un retard.

M. Horner: D'accord. Et maintenant, deux et quatre.

M. Hardy: Pertes dues aux décisions de l'ingénieur. A mon avis, il n'y a aucun fondement de réclamations, parce que rien dans les enquêtes que j'ai faites, et je connais très bien les méthodes suivies, qui puisse indiquer des irrégularités de la part des représentants du National-Canadien. Certaines de ces choses qui ont été déclarées mettent en cause la malhonnêteté du personnel de génie.

Je ne suis pas détective, mais si un employé du National-Canadien ou quiconque d'autre se conduit d'une façon malhonnête, alors la personne qui est ainsi lésée peut avoir recours aux services des tribunaux. Aux pertes causées par un excédent, on a accordé de l'argent.

M. Horner: Combien serait-ce?

M. Hardy: Je crois que c'était \$257,000, laissez-moi vérifier, c'était \$257,000 alors qu'il réclamait \$1,213,000.

M. Horner: C'était \$1,213,000.

M. Hardy: J'admets qu'un autre aspect de cette réclamation avait trait aux conditions du sol. Nous avons mis les deux ensemble. \$257,000 comprenait les conditions du sol les plus difficiles qui étaient

[Text]

not refer to the rainfall, nevertheless, the difficult conditions were tied to the rainfall, at least partially. On those two items, my best estimate was \$257,000 that he had coming to him, and that was what I recommended to the CNR and that was accepted.

What puzzles me, sir, is the information that was presented here by Mr. Allen, as I understand it, did not take into account, and it was not drawn to the attention of the Committee that Mr. Lucas had received \$257,000 in settlement of the very basis on which he is coming back now and asking that the whole thing be reopened.

Mr. Horner: I think we were told that Mr. Lucas was finally awarded for all the work done something in the

● 1645

neighbourhood of \$349,000. It was approximately \$700,000 with \$485,000 subtracted from it, which left him a little over \$300,000. This is what we were told he received for work done on the original contract, which was something in the neighbourhood of \$500,000.

Mr. Cox: Perhaps I could give you that figure.

Mr. Vaughan: The original contract for Mr. Lucas of the Lucas Construction Ltd., was \$543,710. The final payment made to Mr. Lucas—forget the claim for the moment—under the contract, that is based on the actual quantities moved, was \$707,896.46. The Lucas Construction company claim was \$1,213,000, and the amount paid was \$257,000.

Mr. Hardy: If I might clear up one other point here. In fairness to Mr. Lucas, Mr. Chairman. I should point out that he was not made aware of the basis on which I arrived at this recommended settlement of \$257,000. I should add that in fairness to Mr. Lucas.

Mr. Horner: This makes it understandable. Why was he not made aware? Is this a policy?

Mr. Hardy: How do you negotiate claims? In a sense it's a poker game at that stage.

Mr. Horner: After the claim is made you do not tell him how you arrived at the figure?

Mr. Hardy: If he asked we might tell him.

Mr. Horner: To go back to the amount, I have the letter now, Mr. Chairman, before me which suggests that the Canadian National Railways paid out for rental equipment to Western Surety Company and

[Interpretation]

prévues. Je n'ai pas parlé des précipitations, mais néanmoins les conditions très difficiles étaient rattachées aux précipitations, au moins en partie. Sur ces deux points, la meilleure évaluation que je pouvais faire s'élevait à \$257,000. C'est ce que j'ai recommandé au National-Canadien et on l'a accepté.

Ce qui m'étonne, c'est que les renseignements présentés par monsieur Allen, si je comprends bien ne tenaient pas compte, et cela n'a pas été signalé à l'attention du Comité, que monsieur Lucas avait reçu \$257,000 en règlement, en raison du principe qu'il invoque maintenant et pour lequel il demande qu'on reprenne l'enquête.

M. Horner: Je pense qu'on nous a dit qu'il monsieur Lucas enfin avait reçu pour tout le travail

fait, quelque chose de l'ordre de \$349,000. Il s'agissait d'environ \$700,000 moins \$485,000 ce qui lui laissait un peu plus de \$300,000. C'est ce qu'il aura reçu pour le travail accompli, nous a-t-on dit, soit environ \$500,000.

M. Cox: Je pourrais peut-être donner ce chiffre.

M. Vaughan: Le contrat original pour la Lucas Construction Ltd. était de \$543,710 et le versement final fait à monsieur Lucas, mettons de côté la réclamation en vertu du contrat qui se fonde sur les quantités actuelles déplacées, était de \$707,896.46.

La réclamation de la Lucas Construction Company s'élevait à \$1,213,000 et la somme payée a été de \$257,000.

M. Hardy: Monsieur Hardy, j'aimerais préciser un autre point: En toute justice à l'égard de monsieur Lucas, je devrais signaler qu'il n'était pas au courant des principes en vertu desquels je suis arrivé à ce chiffre, \$257,000. Je dois l'ajouter en toute justice pour monsieur Lucas.

M. Horner: Cela permet de comprendre. Pourquoi n'était-il pas au courant? Est-ce une ligne de conduite?

M. Hardy: Comment négociez-vous les réclamations? En un sens c'est une partie de «poker» à cette étape.

M. Horner: Après que la réclamation a été faite vous ne leur dites pas comment vous en arrivez à ce chiffre?

M. Hardy: S'il en fait la demande, on peut le faire.

M. Horner: Pour en revenir à la somme, j'ai ici une lettre qui prétend que le National-Canadien a payé pour la location de l'équipement à la Western Surety Company et à la Lucas Construction Limited,

[Texte]

Lucas Construction Limited under Clause 16, \$485,000. Does this not agree with your facts, Mr. Duncan, Mr. MacMillan or Mr. Vaughan?

Mr. Cox: No, sir, it does not.

Mr. Horner: What would your payment be?

Mr. Cox: Western Surety—I am not knowledgeable of how this came about. Our final payment was as Mr. Vaughan stated.

Mr. Horner: How much did you pay Western Surety Company, Mr. Vaughan, for work done subcontracted from Lucas Construction?

Mr. MacMillan: I do not think we paid them anything.

Mr. Horner: You do not think you paid them anything. Mr. Lucas had to pay them. Am I right in assuming that?

Mr. Cox: I cannot answer that. All I know is we paid Lucas Construction \$707,896.46, to his account or to his assignee.

Mr. Horner: We were told in an earlier brief that you people dealt with the "for hire". In some cases, the "for hire" cost as much as \$1.50 per yard, and these charges amounted between \$400,000 and \$500,000, which later came out as \$485,000. Mr. Lucas stated that he did not know the actual rate or the amount of yardage these "for hire" people actually moved out of his contract.

Mr. Cox: This must have been the bonding company because they made the arrangements that Mr. Lucas did not. The CNR did not make the arrangements.

Mr. Horner: It could well be that Mr. Lucas or his bonding company did, in fact, pay Western Surety Company \$485,000.

Mr. Duncan: Mr. Horner, Western Surety Company was the bonding company.

Mr. Horner: Was the bonding company, I see.

Mr. Duncan: In this particular case, what Mr. Vaughan has said to you is that \$707,896.46 was paid by Canadian National Railways Company in respect of

[Interprétation]

vertu de l'article 16, \$485,000. Est-ce que cela n'est pas conforme à vos faits, messieurs Duncan, MacMillan ou Vaughan?

M. Cox: Non.

M. Horner: Quels seraient vos paiements?

M. Cox: *Western Surety*, je ne sais pas au juste comment cela s'est présenté. Notre dernier paiement a été versé comme monsieur Vaughan l'a déclaré.

M. Horner: Combien avez-vous payé la *Western Surety Company*? Pour le travail exécuté en vertu du sous-contrat de *Lucas Construction*?

M. MacMillan: Je ne crois pas qu'on leur ait payé quoi que ce soit.

M. Horner: Vous ne le croyez pas. Monsieur Lucas a dû les payer. Ai-je raison de conclure que monsieur Lucas a dû le payer?

M. Cox: Je ne saurais répondre. Tout ce que je sais, c'est qu'on a versé à *Lucas Construction* \$707,896.46 à son compte ou à son cessionnaire.

M. Horner: On nous a dit dans un mémoire précédent dont vous vous êtes occupés «Pour engager». Dans certains cas, le coût de l'embauchage coûtait jusqu'à \$1.00 la verge et cela s'élevait entre \$400,000 et \$500,000 et plus tard, cela s'est chiffré à \$485,000. Monsieur Lucas a dit qu'il ne savait même pas quel était le taux actuel ou le nombre de verges cubes «pour engager», que les gens ont déplacées?

M. Cox: C'est sans doute la société de sûreté parce qu'ils ont pris les arrangements que monsieur Lucas n'a pas fait. Le National-Canadien n'a pas pris ces dispositions.

M. Horner: Il se peut fort bien que monsieur Lucas ou sa société de sûreté ait en fait payé \$485,000 à la *Western Surety Company*.

M. Duncan: *Western Surety Company* était la société de sûreté.

M. Horner: Ah! je vois.

M. Duncan: Dans ce cas monsieur Vaughan vous a dit que les \$707,896.46 ont été payés par le National-Canadien pour le contrat de Lucas. S'il y avait

• 1650

the Lucas contract. If there were some other contractual relationships or contractual arrangements between Lucas and someone else, the bonding company and someone else, they are not within our ken.

quelques autres rapports contractuels ou dispositions contractuelles entre Lucas et quelqu'un d'autre, la société de sûreté et quelqu'un d'autre, cela ne relève pas de notre compétence.

[Text]

Mr. Horner: Did you people, in fact, hire the extra help?

Mr. Cox: No, sir.

Mr. Horner: You did not.

Mr. Cox: The bonding company brought in a manager and took over the works and made the arrangements and carried out the completion of the contract.

Mr. Horner: You ordered extra work, not only in the Lucas contract but even on some of the other contracts. Did you not?

Mr. Cox: Order equipment? No, sir. In the ones I enumerated this morning—four contracts—we implemented the clauses mentioned, but not in the case we are talking about. Five thousand dollars and odd amounts.

Mr. Horner: But you never ordered that this equipment be brought in, in the case of Mr. Lucas, although he was soon to realize, shortly after he started work, that the contract required a great deal more yardage to be moved than he at first thought, and in fact what he, and according to your engineering surveys, had suggested it would be. Do you understand what I mean? We were told on Tuesday by Mr. Lucas or his representative that he quickly realized that the preliminary surveys on which he tendered his bid with regards to the moving of dirt were going to be out quite a bit, and that in fact it was going to need nearly twice as much yardage moved. Is that correct? Am I assuming something wrong?

Mr. Cox: No. There was an increase in quantity. It is a matter of record.

Mr. Horner: In light of that tremendous increase in quantity even then, though, you never ordered the hiring of additional per hour or per yardage movement under the Lucas contract.

Mr. Cox: Are you suggesting that we put the equipment on? Is that what you are saying?

Mr. Horner: I want to know if you did or not.

Mr. Cox: No, we did not.

Mr. Horner: Had you ordered that the extra equipment be brought in?

Mr. Cox: No sir. We did not put extra equipment on.

Mr. Horner: And you did not order that Mr. Lucas hire extra equipment or buy it by the hour or the yard or however it was done.

[Interpretation]

Mr. Horner: Est-ce que vous engagiez une aide supplémentaire?

Mr. Cox: Non.

Mr. Horner: Vous ne l'avez pas fait.

Mr. Cox: La société de sûreté a amené un gérant qui a assumé la responsabilité des travaux, a pris les dispositions et a assuré l'exécution des travaux, prévus dans le contrat.

Mr. Horner: Vous avez demandé une aide supplémentaire, non seulement pour le contrat de Lucas mais pour d'autres contrats, n'est-ce pas?

Mr. Cox: Commander de l'équipement. Non monsieur. Dans les contrats énumérés ce matin, quatre en fait, nous avons mis en vigueur les clauses mentionnées, mais pas dans le cas dont nous parlons. S'agissait de \$5,000 et quelques.

Mr. Horner: Mais vous n'avez jamais demandé que cet équipement soit apporté, dans le cas de monsieur Lucas, même s'il a vite compris peu de temps après avoir commencé le travail, qu'il faudrait déplacer beaucoup plus de verges cubes qu'il ne le croyait, et en fait, ce qu'il prévoyait, appuyé des enquêtes d'ingénierie. Comprenez-vous bien ce que je veux dire? Monsieur Lucas ou son représentant, nous a dit mardi qu'il s'est vite rendu compte que les enquêtes préliminaires sur lesquelles il a appuyé sa soumission pour le transport du poussier seraient périmées, qu'en fait il allait devoir transporter deux fois plus de verges cubes. Est-ce juste?

Mr. Cox: Non. Il y a eu une augmentation très forte de quantité. C'est une question de dossier.

Mr. Horner: Vu cette augmentation, même alors vous n'avez pas demandé qu'on ait recours à une main-d'œuvre supplémentaire rémunérée à l'heure, suivant le nombre de verges cubes déplacées pour le contrat de Lucas.

Mr. Cox: Vous laissez entendre que nous avons apporté l'équipement nous-mêmes?

Mr. Horner: Je veux savoir si vous l'avez fait.

Mr. Cox: Non.

Mr. Horner: Est-ce que vous avez demandé que l'équipement supplémentaire soit apporté?

Mr. Cox: Non, monsieur.

Mr. Horner: Vous n'avez pas demandé non plus que monsieur Lucas ait recours à plus d'équipement, qu'il l'achète à l'heure ou à la verge ou autrement.

[Texte]

Mr. Cox: We certainly saw the need for additional equipment. We discussed it many times, and in the final analysis—midway in the first year—we invoked Clause 16 to induce him to put on the equipment that was essential, and Mr. Lucas made arrangements to do that, to do that himself.

Mr. Horner: This substantiates in my mind—as I say, I do not want to be a judge in this case at all—that there is a very great difference of opinion between you people and the contractors. It substantiates their case for an inquiry, and I am going to leave that where it is because there is no sense in pursuing it any further.

I would like to go to Mr. Duncan for a minute, though. You said this morning, Mr. Duncan, that Mr. Lucas moved to mile 83. Mile 83 was his choice—I wish you had a brief so that I could quote you exactly—but you said that he was going to work both directions from mile 83. I found that difficult to believe because I thought his contract started at mile 83 and went to 120, or something like that.

Mr. Duncan: What I, in fact, said were words to the effect that on May 11 the superintendent advised our people that as soon as overloads were permitted on the roads leading to the site, equipment would be moved in, and that he intended to set up camp at Hawk Hills

• 1655

Road, which is at mileage 84, and to work in both directions from that point.

Mr. Horner: Does that really make sense when his contract started at mile—I think it started at mile 84 because I think the statement made Tuesday was that it did not include mile 83. It included mile 84 or . .

Mr. Cox: No sir. The contract was from 83 north. He moved camp to Hawk Hills Road. He was to work south one mile and then work north.

Mr. Horner: I will not go into the mileage, whether it was in or out of the contract. You people ought to know. We were told by Mr. Lucas or his representative that he wanted to move to mile 110, or in that neighbourhood, and work both ways from there. He was told by CNR engineers to work at mile 83. I understand you deny ever having anything to do with that. Am I right?

Mr. Cox: Yes, quite right. This was never brought to my attention. We have checked the records. I can find no attention. . .

[Interprétation]

M. Cox: Nous avons vu qu'on avait besoin d'avoir un équipement supplémentaire. Nous en avons parlé plus d'une fois et vers le milieu de la première année, en dernière analyse, nous avons invoqué la clause 16 pour l'amener à placer sur cet équipement essentiel et monsieur Lucas a pris les dispositions voulues à cet égard. Il l'a fait lui-même.

M. Horner: Je ne veux pas être juge dans ce cas, mais dans mon esprit, cela me prouve qu'il y a vraiment une grande divergence d'opinions entre vous et les entrepreneurs. Cela justifie la tenue d'une enquête. Je vais m'en tenir là parce qu'il est inutile de poursuivre pour l'instant. Je voudrais poser quelques questions à monsieur Duncan. Vous avez dit ce matin, monsieur Duncan, que monsieur Lucas avait passé au mille 83. Ce fut son choix. J'aimerais que vous ayez un mémoire pour que je puisse vous citer avec exactitude, mais vous nous avez dit qu'il allait travailler dans les deux sens à partir du mille 83. Mais je trouve que c'est difficile à croire, parce que je croyais que son contrat commençait au mille 83 pour aller jusqu'au mille 120 ou quelque chose du genre.

M. Duncan: J'ai dit, en fait, des paroles à l'effet que le 11 mai le surintendant a informé les gens que dès qu'on aurait la permission de prendre de plus grandes charges sur la route qui mène à l'emplacement, l'équipement serait apporté et, qu'il avait

l'intention d'établir un camp à Hawk Hills Road, soit au mille 84 et de travailler dans les deux sens à partir de cet endroit.

M. Horner: Est-ce que cela a vraiment du sens alors que son contrat commençait au mille, . . . je crois qu'il commençait n'est-ce pas au mille 84 car je crois que mardi, on a déclaré que cela ne comprenait pas le mille 83. Il commençait au mille 84 ou . . .

M. Cox: D'après le contrat il commençait au mille 83. Il a déplacé son camp à *Hawk Hills Road* pour travailler un mille vers le sud et ensuite vers le nord.

M. Horner: Je n'ai pas l'intention de parler des milles, que ce soit compris ou non dans le contrat. Vous devez le savoir, monsieur Lucas ou son représentant nous a dit qu'il voulait se déplacer au mille 110 ou dans cette région, et ensuite travailler dans les deux sens à partir de cet endroit. Les ingénieurs du National-Canadian lui ont dit de travailler à compter du Mille 83. Je vois que vous niez tout ce qui pourrait s'y rapporter. Ai-je raison?

M. Cox: Oui. Du moins, cette question n'a jamais été portée à mon attention. Nous avons vérifié les dossiers. Je n'y vois aucune indication . . .

[Text]

Mr. Horner: This was another case where there is a direct disagreement, Mr. Chairman, and I do not want to be judge as to who is what, you see, and I do not think this Committee can act as judge. Therefore it should be sent to an inquiry.

The Chairman: This is not our purpose either.

Mr. Horner: That is right. I am only pointing out these differences of opinion and laying them on the table so that the Committee will see them and send the matter to an inquiry.

Mr. Osler: Mr. Horner, will you let me ask a supplementary question?

Mr. Horner: Yes, certainly, go ahead.

Mr. Osler: In that particular thing in the brief it comes out even more definitely than that because it talks about commencing work at mile 83. On page 13:

Some months later the engineer saw the error of his ways and changed his instructions but at a time much too late to remedy the damage already sustained by Lucas

These are not Mr. Lucas' words; they are his counsel's words. But the implication certainly is that there was a sustained discussion on the subject. At least I would take it as that. Thank you.

Mr. Horner: Well, this is the point I was trying to make.

The Chairman: Mr. Trudel.

Mr. Trudel: Before we get too far away, Mr. Chairman, one of the points that was raised by Mr. Horner had to do with the evoking of Clause 16 according to the testimony of Mr. Cox. At that time, 50 per cent of the time had elapsed regarding the performance of the contract, regarding the time factor. Could you tell us what per cent of completion had been attained at this particular time, half way through the contract, as far as the time was concerned?

Mr. Cox: I am sure you can appreciate that it was seven years ago and I cannot come up with an exact percentage. But at 50 per cent of the time, I do not think I would be far off if I said 15 per cent of the work was done in 50 per cent of the time, and that is right off the top of my head. It is my best recollection.

Mr. Trudel: And, this situation was prevalent throughout the contract with this specific contractor, as far as time is related to completion.

[Interpretation]

Mr. Horner: C'est un autre cas où il y a contradiction flagrante monsieur le président, et je ne veux pas m'élever en juge pour décider qui a raison et je ne crois pas que le comité puisse le faire non plus. Par conséquent, on devrait tenir une enquête.

Le président: Ce n'est pas non plus notre objet.

Mr. Horner: C'est juste, mais je trouve justement ces divergences d'opinion et je les soulève tout simplement pour que le comité puisse s'en rendre compte et porter la question à l'étude.

Mr. Osler: Est-ce que je pourrais poser une question complémentaire?

Mr. Horner: Oui, certainement.

Mr. Osler: Dans le mémoire, c'est encore plus clair car on parle justement de commencer le travail à mille 83. A la page 13, il est dit:

quelques mois plus tard l'ingénieur a vu l'erreur il a voulu changer d'idée, mais c'était trop tard pour contrebalancer les dommages subis par Lucas.

Il ne s'agit pas des paroles de monsieur Lucas, mais de son avocat. Cela implique une discussion soutenue de la question c'est ce que je comprendrais. Merci.

Mr. Horner: Voilà justement ce que j'essayais de soulever.

Le président: Monsieur Trudel.

Mr. Trudel: Avant de nous éloigner un peu trop, des points soulevés par monsieur Horner avait trait à la clause 16, qu'on avait invoquée au cours du témoignage de monsieur Cox. A ce moment-là, 50 p. 100 du temps s'était écoulé sur le contrat, au bout de 50 p. 100 du temps. Pourriez-vous nous dire où on en était arrivé en ce moment-là, à mi-chemin du contrat pour ce qui est du temps.

Mr. Cox: Vous comprendrez facilement qu'il s'agit de sept ans, et que je ne saurais vous donner un pourcentage exact. Mais avec 50 p. 100 du temps écoulé, je pourrais dire avec raison que 15 p. 100 du travail avait été exécuté. Je le dis de mémoire.

Mr. Trudel: Et cette situation existait pour tout le contrat, n'est-ce pas avec cet entrepreneur, en ce qui concerne le rapport entre le temps et le travail effectué.

[Texte]

Mr. Cox: Yes, at 50 per cent of the time of the contract, in other words mid-summer. I would guess about 15 per cent of the work had been done.

Mr. Trudel: Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Skoberg: Mr. Chairman, Mr. Horner said I could have a supplementary at his time. He is very congenial today.

Mr. Horner: I always am congenial.

Mr. Skoberg: Mr. Cox, on what date did you actually order him, under Clause 16, to put additional machinery on the job, after the start of the contract? How long after the start of the contract did you invoke the conditions of Clause 16 and request Mr. Lucas to put additional equipment on the job?

Mr. Cox: From recollection I would think about two months after the commencement.

Mr. Skoberg: After the commencement of the contract.

Mr. Cox: On pure recollection, yes.

Mr. Skoberg: You invoked the conditions of Clause 16.

Mr. Cox: About 50 per cent of the time available in the contract, I would think. Perhaps 40, somewhere in that area.

Mr. Skoberg: You consider this short period of time as quite justified in your opinion?

Mr. Cox: Well, in half the life of the contract and, as I speculate, about 15 per cent of the work done, I think it would be apparent that with 50 per cent of the time and 15 per cent of the work done, I think there is a relationship there.

• 1700

Mr. Skoberg: You would not remember the date about August 8 by any chance, would you?

Mr. Cox: Well, that is about two months, so that was about right. No, I would not remember the exact date.

Mr. Horner: I would like to go back to the starting date of this contract. Mr. Lucas claimed that—and I noticed in this letter of June 1 the correction of an error; we were told it was the 15 on Tuesday—he felt unduly held up from stripping, which was going to be done by the acre anyway. I understood from Mr. Duncan, I think it was, that he could not start in any case because it was too wet. Is that right?

[Interprétation]

M. Cox: Je dirais qu'à mi-temps, par exemple au milieu de l'été, environ 15 p. 100 du travail avait été exécuté.

M. Trudel: Merci, monsieur le président.

M. Skoberg: Monsieur Horner m'accorde une question complémentaire. Il est de très bonne humeur aujourd'hui.

M. Horner: Je le suis toujours.

M. Skoberg: Monsieur Cox, à quelle date avez-vous demandé à monsieur Lucas, en vertu de la clause 16, d'ajouter du matériel pour ce travail, après le début du contrat? Combien de temps après le début du contrat, avez-vous invoqué les dispositions de la clause 16 et demandé à monsieur Lucas d'ajouter de l'équipement pour le travail?

M. Cox: D'après mes souvenirs, je dirais environ deux mois après le commencement.

M. Skoberg: Après le début du contrat.

M. Cox: De mémoire, oui.

M. Skoberg: Vous avez invoqué les conditions de la clause 16.

M. Cox: Environ 50 p. 100 du temps alloué au contrat, je pense. Peut-être 40 ou quelque chose du genre.

M. Skoberg: A votre avis cette courte période de temps est justifiée?

M. Cox: A la moitié de la durée du contrat et tenant compte du fait que 15 p. 100 du travail avait été effectué, je croirais qu'avec 50 p. 100 du temps et 15 p. 100 du travail exécuté, il serait assez évident qu'il fait un rapport entre les deux.

M. Skoberg: Vous ne vous rappelez pas la date du 8 août par hasard?

M. Cox: Cela équivaut à environ deux mois, c'était donc à peu près cela. Je ne me souviendrais pas de la date exacte.

M. Horner: J'aimerais revenir maintenant au début de ce contrat. Monsieur Lucas prétendait et j'ai remarqué dans la lettre du 1^{er} juin la correction d'une erreur qui semblerait-il serait le mardi 15, à l'effet qu'il ne pouvait pas faire le déblayage qui devait se faire à l'acre de toute façon. Il ne pouvait commencer, d'après ce que j'ai pu comprendre de monsieur Duncan, en raison de l'humidité. Est-ce exact?

[Text]

Mr. Duncan: I am sorry. I apparently was not listening, sir. Would you repeat the question, please?

Mr. Horner: I was referring to the starting date. We were told that Mr. Lucas' contract was unduly held up because of the lateness of his being allowed to start stripping; you people did not want him stripping too early and he was held up until June 1.

Mr. Duncan: I did not say that.

Mr. Horner: One of the gentlemen did.

Mr. Duncan: I doubt that that is so. I do not recall that being said here this morning.

Mr. Horner: It was said on Tuesday. You people said that he was not held up; it was too wet.

Mr. Duncan: In point of fact, what I did say, sir, was that our advice from Mr. Strang, his Superintendent, indicated that on May 11, or on such date as he could get over the roads, he intended to move equipment in there. Our information is that the equipment did arrive on or about May 19; work was in fact commenced on the 24. I did say, I think, that we also have a record that it was shut down on May 25; however, I do not have any record as to when it opened up again. But I also have a record that on May 29 he was given written instructions authorizing grubbing and stripping in a specific area. That is all that I said. I certainly did not say that he was held up until sometime in June or July.

Mr. Horner: Dr. Hardy, you did not award anything for the long awaited contract. What is the usual procedure in that regard? I understand that the contract was let on March 27 and, from Mr. Duncan's words, that they had received official notice to start stripping on May 29.

Mr. Duncan: I did not say that work had actually commenced, according to our records on May 24. Whether it was before or after that, I do not know.

Mr. Cox: May I try to clarify this? The contract was awarded on March 27. The equipment did not arrive until May 19. There was no one there until May 19.

Mr. Horner: Excuse me, Mr. Cox, the contract was awarded on March 27. However, I believe it was a full month and ten days, if my memory serves me right, before Mr. Lucas was even notified that he had the contract, or something like that.

[Interpretation]

M. Duncan: Je m'excuse, je n'écoutais apparemment pas ce qui se passait. Voulez-vous répéter votre question, je vous prie?

M. Horner: Je parlais de la date du début des travaux. On nous a dit que le contrat de monsieur Lucas a été retardé indûment parce qu'il n'a pu commencer le déblayage très tôt. Vous ne vouliez pas qu'il commence trop tôt et il a donc été retardé jusqu'au 1^{er} juin.

M. Duncan: Je ne l'ai pas dit.

M. Horner: Un des témoins l'a dit.

M. Duncan: Je doute que cela soit vrai. Je ne me souviens pas que cela ait été dit ce matin.

M. Horner: Cela a été dit mardi. Vous avez dit qu'il n'avait pas été retardé mais que c'était trop humide.

M. Duncan: En fait, ce que j'ai dit, monsieur, c'est que son surintendant monsieur Strang, nous avait indiqué que le 11 mai ou à la date qu'il pourrait déplacer sur les routes il avait l'intention de déplacer son équipement. Nous croyons savoir que le matériel n'est pas arrivé avant ou à peu près le 19 mai. Les travaux ont en fait commencé le 24 mai. J'ai dit, je crois que nous avons aussi un dossier à l'effet qu'ils avaient cessé le 25 mai. Toutefois nous n'avons aucune indication du recommencement de ces travaux. Mais le 29 mai, on lui a donné des directives écrites, l'autorisant à faire le déblayage dans ce secteur donné. C'est tout ce que j'ai dit. Je n'ai certainement pas dit qu'on l'avait retardé jusqu'au mois de juin ou juillet.

M. Horner: Monsieur Hardy vous n'avez rien accordé pour le contrat qui a été tellement retardé. Quelle est la méthode courante à cet égard? Je comprendrais que le contrat a été accordé le 27 mai et qu'ils ont reçu l'avis officiel de commencer le déblayage le 29 mai, d'après les propos de monsieur Duncan.

M. Duncan: Je n'ai pas dit que le travail avait commencé le 24 mai, d'après nos dossiers. Que ce soit avant ou après cette date, je ne le sais pas.

M. Cox: Je pourrais chercher à éclaircir un peu la question. Le contrat a été adjugé le 27 mai. L'équipement n'est pas arrivé avant le 19 mai. Il n'y avait personne avant le 19 mai.

M. Horner: Je m'excuse, monsieur Cox, mais le contrat a été adjugé le 27 mars. Toutefois, je croie que cela a pris un mois et dix jours si je me souviens bien, avant que monsieur Lucas ait reçu un avis qu'il avait le contrat même, ou quelque chose de ce genre.

[Texte]

Mr. Vaughan: I just want to get into this discussion to clarify the point you are trying to get at. I think that the point Mr. Cox was referring to was the date of the advertisement of the contract, then the opening of the contract, followed by the award of the contract. I think these are the dates. It was not seven weeks after the awarding of the contract that he was allowed to go on the job. No, sir, that is not correct.

Mr. Horner: I see that the tender closed on February 19. Now I find at page 15 that the contract was let on March 27. Yet, according to Mr. Duncan, he was given official notice to start stripping on May 29. I asked my question to Dr. Hardy. Was he not awarded anything for this?

Mr. MacMillan: But he did not get his equipment there until. . .

Mr. Horner: I do not know anything about the equipment. I was asking Dr. Hardy this question. You did not award anything for the long awaited contract. Is that a standard procedure?

p 1705

Dr. Hardy: The time that is allowed after a tender is in, before it is awarded, varies with the different types of work and with different organizations. One of the major reasons that I felt there was no basis for a financial award on that particular part of the claim, was simply because there was nothing unusual in the CNR practice, as far as I am aware, in what was done with this contract or any of the other contracts that were let on this job. They followed the standard procedure that the CNR had been following for years, as far as I know.

Mr. Horner: I want to go back to Mr. MacMillan for a minute. You were allowed a 15 per cent leeway on the original contract written into the Bill, if you met with conditions that were not foreseen. I think we have established here that you did run into conditions that were not foreseen. Do you, in your own mind, think that you are honestly being fair—last is the word that has been used before in this Committee—when approximately 12 out of 14 contractors have lost money?

Mr. Vaughan: Because of the evidence before the Committee.

Mr. MacMillan: I have no knowledge of that, Mr. Horner.

Mr. Horner: You have no knowledge of that. Is it true that—and this is my last question; I have to go to another meeting—however, I will follow the proceedings here with great interest—after awarding the

[Interprétation]

M. Vaughan: Je pourrais peut-être ajouter un mot pour éclaircir cette question. Je crois que monsieur Cox se reporte, à la date de l'annonce du contrat, ensuite à l'ouverture du contrat ensuite l'adjudication du contrat. Je crois qu'il s'agit de ces dates. Ce n'était pas sept semaines après l'adjudication du contrat qu'on lui a permis de se déplacer. Non, monsieur, ce n'est pas exact.

M. Horner: La période de soumission se terminait le 19 février. A la page 15, on indique que le contrat a été adjudgé le 27 mars. Mais d'après monsieur Duncan, il a reçu avis officiel pour commencer le déblayage le 29 mai. Je m'adresse à monsieur Hardy. N'a-t-il rien reçu à cet égard.

M. MacMillan: Mais son équipement n'y était pas, avant. . .

M. Horner: Je ne connais rien à l'équipement, je m'adressais à monsieur Hardy. Vous n'avez rien accordé pour ce long retard. Est-ce la méthode normale?

M. Hardy: Le temps alloué après la présentation d'une soumission avant que le contrat soit adjudgé, varie avec les différents types de travail et les différents organismes. L'une des raisons principales pour lesquelles je croyais qu'on ne pouvait pas lui donner une récompense financière pour cette partie de la réclamation, c'est qu'il n'y avait rien d'usé dans la pratique du National-Canadien à ma connaissance, par rapport à ce qui s'est fait avec ce contrat ou tout autre contrat adjudgé pour ce travail. On a suivi la méthode normale de procéder adoptée par le National-Canadien depuis des années.

M. Horner: Est-ce que je pourrais revenir à monsieur MacMillan pour quelques instants? On vous a donné un écart de 15 p. 100 sur le contrat original écrit dans le projet de loi si on répond aux conditions imprévues. Je crois que nous avons établi qu'il y avait eu des conditions imprévues. Croyez-vous honnêtement que vous êtes justes, comme on l'a déjà dit devant le Comité lorsque 12 ou 14 entrepreneurs ont perdu de l'argent?

M. Vaughan: A cause du témoignage devant le Comité.

M. MacMillan: Je n'en sais rien monsieur Horner.

M. Horner: Vous n'en savez rien. Est-ce vrai. Voici ma dernière question. Je dois me rendre à une autre réunion. Je suivrai toutefois le compte-rendu avec beaucoup d'intérêt. Après avoir adjudgé le contrat à

[Text]

contract to Mr. Lucas, you offered to have him, two or three days before the contract was let—he was the low bidder, and his initial schedule and equipment satisfied you people—withdraw his tender?

Mr. MacMillan: It is a fact. I explained this morning, that in every instance, in the first section which was bid, the low tenderer was asked to re-examine his bid and confirm it, or if he chose to withdraw it, he could withdraw it without penalty.

Mr. Horner: This was the standard procedure.

Mr. MacMillan: In this instance, we decided to do just that.

Mr. Horner: Is it not true that Mr. Lucas and these people have done work with you in the past, and it has always been satisfactory?

Mr. MacMillan: I cannot answer the first part; however, I can tell you this: in the examination which was made of Lucas Construction Limited, it was decided that they were capable and competent to do the job.

Mr. Horner: The reason for asking that, of course, is that he has had 29 years of experience in the business, I think he said. This would suggest that he has been, let us put it that way, a substantial contractor and should not have gone broke if conditions had been favourable. He may have lost money, but would not have ruined himself, if conditions had been what one would expect. Do you agree with that?

Mr. MacMillan: No, what I said to you was that the examination which was made indicated that Lucas Construction Limited, in our opinion, were capable of doing the job, on the assumption that it was bid and run correctly.

Mr. Horner: Was the Lucas contract that much lower in the bidding than all the rest? Is that a fair question?

Mr. MacMillan: I cannot tell you.

Dr. Hardy: As part of my terms of reference, in cross checking on things, I had occasion to look at all of the bids. I am not a contractor. Of course, there is no one price that you bid for moving a yard of dirt on one job; it varies, I discovered, by a lot of things. But for what it is worth, sir, my analysis based on the best picture I could get from the other bids, was that Mr. Lucas had underbid this work by 35 to 40 per cent. That, of course, in my judgment, is the basic reason for this situation now.

[Interpretation]

monsieur Lucas vous lui avez offert deux ou trois jours avant l'adjudication du contrat alors qu'il était le plus bas soumissionnaire et que son équipement et son horaire vous satisfaisaient, de retirer sa soumission?

M. MacMillan: C'est un fait. Je l'ai dit ce matin que dans tous les cas pour la première section laquelle on faisait un appel d'offre, on avait demandé au plus bas soumissionnaire de ré-examiner sa soumission et de la confirmer ou bien s'il préférait retirer, il pouvait le faire sans pénalisation.

M. Horner: C'était la méthode normale?

M. MacMillan: Dans ce cas, nous avons décidé de faire.

M. Horner: N'est-il pas vrai que monsieur Lucas ces gens ont toujours travaillé pour vous auparavant et est-ce que leur travail a été satisfaisant?

M. MacMillan: Je ne saurais vous répondre à la première partie mais je puis vous dire qu'à l'examen de la *Lucas Construction Limited*, on a décidé qu'ils étaient aptes et compétents pour le travail.

M. Horner: La raison pour laquelle je pose la question, c'est qu'il a 29 ans d'expérience dans le domaine, je crois. Ceci nous laisserait entendre qu'il était plutôt un entrepreneur important et qu'il n'aurait pas dû faire faillite, si les conditions avaient été favorables. Il aurait pu perdre de l'argent, mais n'aurait certainement pas fait faillite, si les conditions avaient correspondu à ce qu'on pouvait s'attendre. Êtes-vous d'accord?

M. MacMillan: Je vous ai dit que l'examen qu'il était fait a indiqué que dans le cas de la *Lucas Construction Limited* la compagnie pouvait à notre avis faire le travail à condition que la soumission et l'administration soient correctes.

M. Horner: Est-ce que la soumission de Lucas était tellement plus basse que les autres? Pourriez-vous répondre à cette question?

M. MacMillan: Je pourrais vous dire . . .

M. Hardy: Dans mon mandat, je vérifie les choses. J'ai eu l'occasion d'examiner toutes les soumissions. Je ne suis pas un entrepreneur. Évidemment, il est impossible de présenter un seul prix pour le déplacement d'une verge de poussier. Cela est soumis à différents facteurs. Pour ce qu'elle vaut, l'analyse que j'ai faite d'après la meilleure image que je pourrais obtenir des autres soumissions, la soumission de monsieur Lucas était inférieure de 35 p. 100 à 40 p. 100. Voilà pourquoi nous faisons face à une telle situation.

[Texte]

● 1710

Mr. Horner: Doctor, were the other miles—this was for a stretch of 40 miles roughly—on the 430 miles as low in bid?

Dr. Hardy: No, but there was a general situation, sir, on this job, curiously enough, where the prices were much lower than anyone had expected. This is why the contingency was never used up more than anything else.

Mr. Horner: More than anything else.

Dr. Hardy: The contractors were either very hungry and wanted the work or they thought the railway work was prestige work, or that they could make more money on it.

Mr. Horner: Or that the preliminary survey of the railroad engineering was in error.

Dr. Hardy: No; they could not hope to make any money on that.

Mr. Horner: Could that have anything to do with it?

Dr. Hardy: The preliminary surveys were not in error.

Mr. Horner: They were in error, you say, or they were not?

Dr. Hardy: They were not in error.

Mr. Horner: Why, then, the extra dirt?

Dr. Hardy: It came in for other reasons, not because of the survey. The extra work you see on the berm on the Kemp River had nothing to do with the original survey. It was a soil deficiency.

Mr. Horner: I know other members want to ask questions. I hope they follow this up.

Mr. Cox: I would like to clear up one point. You were talking about the 15 per cent that was never used. The over-runs in quantities on the entire job were 35 per cent. One can see where the 15 per cent, or some of it went. The grading quantities on the entire railway over-ran the estimates by 35 per cent.

Mr. Horner: You did not use 15 per cent.

[Interprétation]

M. Horner: C'était pour 40 milles par exemple? Est-ce que les autres milles de cette section, 40 milles environ sur 430 milles, ont fait l'objet de soumissions aussi basses?

M. Hardy: Non, mais pour ce travail, en général les prix étaient beaucoup plus bas que ce à quoi on s'attendait. Voilà pourquoi l'imprévu n'a jamais été utilisé plus qu'autre chose.

M. Horner: Plus qu'autre chose.

M. Hardy: Les entrepreneurs avaient vraiment faim et voulaient le travail ou bien ils croyaient que le travail ferroviaire était un travail de prestige ou bien qu'ils pouvaient faire un peu plus d'argent.

M. Horner: Ou bien le relevé préliminaire du génie ferroviaire était erroné.

M. Hardy: Non, on ne pouvait pas s'attendre de faire de l'argent à cet égard.

M. Horner: Est-ce que cela pourrait avoir affaire avec le relevé?

M. Hardy: Les relevés préliminaires n'étaient pas erronés.

M. Horner: L'étaient-ils ou ne l'étaient-ils pas?

M. Hardy: Non, ils n'étaient pas erronés.

M. Horner: Comment expliquez-vous alors le supplément de terre?

M. Hardy: Ce n'est pas en raison du relevé qu'il y a eu du travail supplémentaire. Le travail supplémentaire sur la rivière Kempt n'avait rien à faire à cela. Il s'agissait d'un sous-sol défectueux.

M. Horner: Je sais qu'il y en a d'autres qui veulent poser des questions. J'espère qu'ils vont poursuivre la question.

M. Cox: Je voudrais éclaircir un point. Quand vous avez parlé du 15 p. 100 qui n'avait jamais été employé, l'excédent des quantités pour le travail dans son ensemble était de 35 p. 100. Alors, vous voyez maintenant qu'une partie des 15 p. 100 a été dépensée tout de même. Les quantités de nivellement pour la ligne de chemin de fer au complet a été excédentaire de 35 p. 100 par rapport à l'estimation.

M. Horner: Vous n'avez pas utilisé ces 15 p. 100

[Text]

Mr. Vaughan: There are different segments of the job, Mr. Horner. As you know, there is the clearing, there is the drainage, the ballast and the . . .

The Chairman: Mr. Douglas?

Mr. Douglas (Assiniboia): Mr. Chairman, I would like to pursue that line of questioning a little further with Mr. Cox. Was Lucas prevented from working in May 1962?

Mr. Cox: No, sir, he was not. In fact, we sent wires to him asking when the equipment was arriving, and on the basis of those wires he replied that he could not move because of road bans. We wired back that there were no road bans and that he could move.

Mr. Douglas (Assiniboia): But he was in there before the end of May—on May 19, I believe?

Mr. Cox: That is correct, yes.

Mr. Douglas (Assiniboia): Was he prevented from working between then and June 1?

Mr. Cox: No. Quite a bit of work was being done on their equipment, and they started work within a week or 10 days of arriving.

Mr. Douglas (Assiniboia): Did you not say that he was not allowed to proceed until June 1?

Mr. Cox: No, sir, I did not say that. Mr. Duncan said that his work was shut down by rain, but we did not stop him from working.

Mr. Douglas (Assiniboia): I understood that you shut him down.

Mr. Cox: No.

Mr. Duncan: Specifically, Mr. Douglas, I did say that he had actually commenced work on May 24. Rain on May 25 shut him down on that date, but the CNR did not shut him down—unless we are to be blamed for the rain!

Mr. Douglas (Assiniboia): No. I understood that the CNR would not let him work in May because of some frost conditions.

Mr. Duncan: That is not in accordance with the facts, sir.

[Interpretation]

M. Vaughan: Oui, mais il y a différents secteurs de travail, comme vous le savez M. Horner. Il y a le débroussaillage, le drainage, le ballast, etc . . .

Le président: Monsieur Douglas.

M. Douglas (Assiniboia): Monsieur le président j'aimerais poursuivre cette pensée justement un peu et je crois que ces questions s'adresseraient peut-être à M. Cox. Est-ce que M. Lucas a été effectivement empêché de travailler en mai 1962?

M. Cox: Non, monsieur. En fait, on lui a envoyé des télégrammes pour lui demander quand le matériel arriverait et d'après cela, il nous a dit qu'il était impossible de déplacer son matériel en raison des restrictions routières. Nous lui avons télégraphié en retour pour lui dire que les restrictions avaient été levées.

M. Douglas (Assiniboia): Oui, mais il était là le 1^{er} mai.

M. Cox: Oui c'est exact.

M. Douglas (Assiniboia): Est-ce qu'il a été empêché de travailler entre ce moment-là et le 1^{er} juin?

M. Cox: Non, beaucoup de travail se faisait sur le matériel et sur l'équipement et il a pu commencer son travail dans l'espace d'une semaine ou dix jours après son arrivée.

M. Douglas (Assiniboia): N'avez-vous pas dit qu'il ne pouvait pas commencer avant le 1^{er} juin?

M. Cox: Non, monsieur, je ne l'ai jamais dit. M. Duncan a dit que son travail a été suspendu par suite de la pluie mais nous ne l'avons pas empêché de travailler.

M. Douglas (Assiniboia): J'avais compris que vous l'aviez empêché.

M. Cox: Non.

M. Duncan: Plus précisément, M. Douglas, j'ai dit qu'il avait effectivement commencé à travailler le 24 mai mais la pluie le 25 mai l'a empêché de continuer son travail. Ce n'est pas le National Canadien, mais moins qu'on puisse être blâmé pour la pluie mai tenant!

M. Douglas (Assiniboia): Non, j'avais cru comprendre que le National Canadien ne voulait pas lui permettre de travailler en mai en raison des conditions de gel.

M. Duncan: Cela n'est pas conforme à la vérité, monsieur.

[Texte]

Mr. Douglas (Assiniboia): What happened in May, 1963? Did he proceed in May 1963, on the same type of work?

Mr. Cox: We wished him to start in May of 1963, and he was not ready to start and did not start.

Mr. Douglas (Assiniboia): Was Lucas paid for extra fill which made the grade wider than the specifications for the area he was working in?

Mr. Cox: The widening that Dr. Hardy spoke about took place the following year. It was as the result of the soil conditions and the mechanics that he spoke of, which did not show themselves in a way that we had to do anything about until the following year. The widening actually took place in 1964.

Dr. Hardy: I understand, sir, that he was not paid the settlement I recommended for that because he never asked for it.

1715

Mr. Douglas (Assiniboia): Oh, I see.

Dr. Hardy: He did not include that in his claim.

Mr. Douglas (Assiniboia): Was he charged for trimming the grade at any time, where it was inadvertently made too wide?

The Chairman: That is a question that has been asked repeatedly, Mr. Douglas. Those questions were asked this morning.

Mr. Douglas (Assiniboia): Not in relation to Lucas. They were, in relation to Ginter, I understand, but not to Lucas, as I recall it. We were discussing Ginter's contract this morning. That is something different, in my opinion.

Mr. Cox: In the finalizing of the quantities I am quite certain a deduction was made for where the embankments had been built too steep and too wide, along the lines that Dr. Hardy spoke of. I am quite certain that was in the final estimate of quantities. When we settled that contract we had not arrived at the principle of the widening, which was done, as I say, in 1964. I am going on recollection, and there is a lot of detail on which we are getting down to pure recollection, as I think it happened.

Mr. Douglas (Assiniboia): Mr. Chairman, you took issue with me for asking questions which had not been asked before. Why did you not take issue with Mr. Horner for asking many questions that had been asked before?

[Interprétation]

M. Douglas (Assiniboia): Et qu'est-ce qui en est au sujet de mai 1963? Est-ce que le travail s'est fait à ce moment-là, sur le même genre de travail?

M. Cox: Nous voulions qu'il commence en mai 1963 mais il n'était pas prêt et il n'a pas effectivement commencé à travailler.

M. Douglas (Assiniboia): Est-ce que M. Lucas a eu une compensation pour le remplissage additionnel pour la section qui était plus large que les devis l'indiquaient pour sa section.

M. Cox: Comme l'a mentionné M. Hardy, cet élargissement qui s'est produit l'année suivante, était le résultat des conditions du sol qui n'apparaissaient pas et ne nous permettaient pas de faire quoi que ce soit avant l'année suivante. En fait, l'élargissement s'est produit en 1964.

M. Hardy: Il n'a pas été payé, en vertu du règlement que j'ai présenté parce qu'il ne l'a jamais demandé.

M. Douglas (Assiniboia): Je vois.

M. Hardy: Il n'a jamais inclus cela dans sa réclamation.

M. Douglas (Assiniboia): Est-ce qu'il a été chargé pour la réfection du ballast, lorsque ce dernier avait été fait trop large.

Le président: Vous posez les mêmes questions qu'on a posées ce matin, monsieur Douglas.

M. Douglas (Assiniboia): Pas au sujet de Lucas, au sujet de Ginter si je me souviens bien. Ai-je raison ou non? Je pose la question au sujet de Lucas; nous parlions de Ginter ce matin et de son contrat qui était tout à fait différent à mon sens.

M. Cox: Pour définir les quantités, je suis sûr qu'il y a eu une déduction pour les remblais qui avaient été faits trop large et trop élevés selon les mêmes lignes mentionnées par le docteur Hardy. Je suis sûr que dans l'estimation définitive de la quantité, cela a été déduit. Nous n'en étions pas encore arrivés au principe de l'élargissement qui s'est produit comme je l'ai dit en 1964 et je parle tout simplement de mémoire et il y a plusieurs détails dont nous parlons ici qui sont ressortis purement de ma mémoire.

M. Douglas (Assiniboia): Monsieur le président, vous m'avez critiqué parce que je posais des questions qui n'avaient pas été posées avant, pourquoi n'avez-vous pas critiqué Jack Horner qui a posé des questions qui avaient déjà été posées?

[Text]

The Chairman: This is another question. I allowed you to put your question, Mr. Douglas.

Mr. Douglas (Assiniboia): Mr. Chairman, I have further questions.

Was Mr. Lucas directed on where he should set up his headquarters?

Mr. Cox: Not to my knowledge, sir. The first record we have is his superintendent arriving and telling us where he was going to set up.

Mr. Douglas (Assiniboia): And he was allowed to set up his headquarters where he wished.

Mr. Cox: Yes, he was. He set up at mile 84, on the Hawk Hills Road. He advised us that was where he was going to, and that was the situation.

Mr. Douglas (Assiniboia): Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Allmand.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman . . .

The Chairman: Mr. Benjamin, on a supplementary question?

Mr. Benjamin: Mr. Allmand has had a turn of questioning. There are others who have not yet been on.

Mr. Allmand: I put my name on the list, but I am willing to wait.

The Chairman: I have Mr. Allmand and Mr. Skoberg. I do not have your name, Mr. Benjamin. You did not ask me.

Mr. Benjamin: I was not asking for myself.

Mr. Skoberg: Go ahead.

Mr. Allmand: My question is a short one to clarify something I did not understand.

Dr. Hardy, did you say that in making the recommendations for Ginter, Lucas and Krywa you based your assessment more on equity than on the strict legal interpretation of the contracts?

Dr. Hardy: No, I did not say I made it more so on that. What I meant to say, sir,—and what I think I did say—was that I did not consider that I was tied to a strict legal interpretation of the contract; and that I had a right to take into account questions of equity. That is what I did.

[Interpretation]

Le président: Nous vous avons permis de poser votre question.

M. Douglas (Assiniboia): J'ai d'autres questions à poser, monsieur le président. Est-ce que M. Lucas a reçu des ordres quant à l'établissement de son camp?

M. Cox: Pas à ma connaissance, monsieur. La seule chose que nous en savons, c'est que son surintendant est arrivé et nous a dit où il voulait établir son camp.

M. Douglas (Assiniboia): Et il pouvait l'établir là où il voulait?

M. Cox: Oui, c'est ça. Il nous a avisé qu'il avait l'intention d'établir son camp au mille 84 sur la Hawk Hills Road et c'est là qu'il l'a érigé.

M. Douglas (Assiniboia): Merci monsieur le président.

Le président: M. Allmand.

M. Allmand: Monsieur le président . . .

Le président: Monsieur Benjamin, avez-vous une question supplémentaire?

M. Benjamin: Non, je me demandais si M. Allmand n'avait pas déjà posé des questions lors d'un premier tour? Il y a d'autres membres qui attendent leur tour.

M. Allmand: Allez-y, j'ai mis mon nom sur la liste. Je suis prêt à attendre.

Le président: Qui veut parler? J'ai M. Allmand ensuite j'ai M. Skoberg. Je n'ai pas votre nom et tout M. Benjamin. Vous ne m'avez pas demandé la parole.

M. Benjamin: Je ne demandais pas la parole maintenant.

M. Skoberg: Allez-y.

M. Allmand: Il s'agit d'une brève question. Pour être bien sûr que je n'ai pas mal compris. Monsieur Hardy, avez-vous dit qu'en formulant la recommandation, pour Ginter, Lucas et Krywa, votre évaluation s'était fondée beaucoup plus sur l'équité que sur l'interprétation strictement légale du contrat.

M. Hardy: Je n'ai pas dit que c'était dans ce sens là. Mais ce que je voulais dire et ce que je crois avoir dit, c'est que je n'estimais pas être lié par une interprétation stricte et légale du contrat, que j'avais le droit de tenir compte des questions d'équité et c'est ce que j'ai fait effectivement.

[Texte]

Mr. Allmand: You also said that when you were preparing these recommendations you knew of the new government contract. The point I want to clarify is whether or not you said that you made these recommendations as though there were present in these contracts certain provisions of the government contract that would result in allowing certain things. Did you imply that?

Dr. Hardy: The Department of Public Works' contract, which was new at that time, does not guarantee the contractor any fixed amount of money if the quantities are exceeded by more than 15 per cent, or underrun by more than 15 per cent. What it says, though, is that he is entitled to make a claim for extra payment if he can show that he was put to extra cost.

p 1720

That is the basis on which I assessed the claims where this was the basis of the claim. That is, if the over-run exceeded 15 per cent—there were no under-runs here—then I took it as being that the contractor had a valid basis for claiming compensation to make it comparable to what Public Works were doing. I could have done it anyway on a basis of equity, but that is the measure that I used, this 15 per cent. But the Public Works contracts do not help you in deciding whether it should be x dollars or x plus y dollars. You still have to assess what the contractor claims to be his extra costs.

Mr. Allmand: In assessing these claims, you said that you turned down certain items because you did not feel they were justified. You referred to them by number. I forget the numbers you were discussing with Mr. Horner.

Mr. Nesbitt: One, two and four.

Mr. Allmand: The claimants state that they lost money because of these claims, 1, 2, and 4. Yet you turned them down. Can you give any reason why they should have lost money under those items? Was this due to the over-bidding that you stated took place, or was it due to lack of foresight, or what?

Dr. Hardy: I came to the conclusion that on the basis of the financial statement that was submitted by Lucas Construction, they had lost money, but not nearly as much as they were claiming for. And certainly the major factor in the reason why they lost money, in my analysis, was that the work was under-bid. The way I looked at it, I could see definitely that the work was substantially under-bid. The contractor made an error in bidding.

[Interprétation]

M. Allmand: Vous avez dit aussi que lorsque vous prépariez vos recommandations, que vous étiez au courant des nouveaux contrats du gouvernement. Je ne sais pas si vous avez dit qu'en formulant vos recommandations, vous les avez faites tout comme si certaines dispositions du contrat du gouvernement apparaissaient dans chacun de ces contrats pour permettre certaines choses, est-ce cela?

M. Hardy: Le contrat du ministère des Travaux publics qui était nouveau à ce moment-là ne garantit pas à l'entrepreneur une somme fixe, s'il excède 15 p. 100 ou s'il est en déficit de 15 p. 100. Mais on trouve, par exemple, une clause voulant qu'il ait le droit de présenter une réclamation pour une compensation supplémentaire s'il peut prouver qu'il a encouru des frais supplémentaires. C'est la base selon

laquelle j'ai évalué la réclamation. Dans ces cas, c'est-à-dire, si l'excédent dépassait 15 p. 100, il n'y avait pas de déficit. J'ai donc présumé que l'entrepreneur avait droit à demander une compensation supplémentaire pour que cela se compare à ce que faisait le ministère des Travaux publics. J'aurais pu le faire de toute façon selon une base équitable. Voilà pourquoi j'ai utilisé la mesure des 15 p. 100. Le compte rendu du ministère des Travaux publics ne vous aide pas à décider s'il faut que ce soit x dollars ou x plus y dollars. Il faut tout de même déterminer ce que l'entrepreneur estime être des frais additionnels.

M. Allmand: En déterminant des réclamations, vous aviez dit que vous aviez refusé certains items parce qu'ils n'étaient pas justifiés à votre sens. Vous avez mentionné les nombres lors de votre discussion avec M. Horner...

M. Nesbitt: 1, 2 et 4.

M. Allmand: Les réclamants prétendent avoir perdu de l'argent en raison de ces postes 1, 2 et 4, mais, quand même, vous les avez refusés. Pouvez-vous nous donner une raison pour laquelle ils auraient perdu de l'argent en vertu de ces articles. Est-ce par rapport à la soumission trop élevée ou au manque de provisions ou quoi?

M. Hardy: J'en étais arrivé à la conclusion que, vu l'état financier qui avait été présenté par la *Lucas Construction*, ils avaient perdu de l'argent mais pas autant que la somme réclamée. Certainement, le facteur principal pour lequel ils ont perdu de l'argent, c'était en raison de la soumission trop basse à mon avis. La façon que j'entrevois la chose, le travail comportait une soumission beaucoup trop basse et il y avait eu une erreur de la part des entrepreneurs lors de la préparation de leur soumission.

[Text]

Mr. Allmand: That is all, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Skoberg.

Mr. Skoberg: Mr. Chairman, very briefly I will follow up what Mr. Allmand was mentioning. I am concerned about one of the statements made by Dr. Hardy. I read the remarks of Mr. MacMillan in regard to Dr. Hardy, and I know the renowned reputation he has. But it bothered me somewhat when you said, Dr. Hardy, that really it was the case of a poker game that you were playing. I mean, you try to play the odds against the middle, in so many words. I wonder if you said this in jest.

Dr. Hardy: It was said partially in jest. This is what happens when all the lawyers get into it. It is no longer an engineering matter. I hope you are not a lawyer, sir.

Mr. Duncan: Mr. Skoberg, may I interrupt at this point and spring to Dr. Hardy's defence in this particular aspect. Dr. Hardy's recommendation was made to Canadian National Railways, and this was the basis upon which an offer was made. The offer was not made by Dr. Hardy. The offer was made by the solicitors acting for Canadian National Railways in negotiations with the solicitors acting for and on behalf of Lucas Construction.

Mr. Skoberg: Mr. Duncan, you and I are well aware of the fact that you base that recommendation from your solicitors on the recommendation from Dr. Hardy.

Mr. Duncan: Precisely.

Mr. Skoberg: This is why you hired him, I presume. I mean, otherwise you would not have hired an eminent man like Dr. Hardy for this specific purpose. But just to carry this forward, you referred to terms of reference, Dr. Hardy, and I would like to know who established the terms of reference to which you are referring, Canadian National management or...

Dr. Hardy: I have no written statement of my terms of reference. In the original instance I was appointed purely on a verbal basis. There was a discussion in the regional superintendent's office in Edmonton. He explained the problem they had. My understanding was that he was doing that on instructions from Mr. MacMillan. Mr. MacMillan might care to clarify what he had in mind.

• 1725

But I had no firm instructions from the CNR that I was to proceed in such and such a way. It was left completely open to me to come up with equitable recommendations.

Mr. MacMillan: May I answer Mr. Skoberg?

[Interpretation]

M. Allmand: C'est tout, monsieur le président.

Le président: M. Skoberg.

M. Skoberg: Très brièvement à ce sujet, je pourrais tout simplement la question de monsieur Allmand. Quelque chose qui me préoccupe beaucoup, c'est une déclaration faite par M. Hardy. Quand je lis ce qu'a dit monsieur MacMillan au sujet de M. Hardy, de la réputation qu'il a. Mais, ce qui me préoccupait beaucoup, c'est le genre de jeu de poker que vous jouiez. En d'autres termes, de quel jeu qui est gagné à tout prix. J'aimerais savoir si vous avez dit cela juste en passant.

M. Hardy: C'était plutôt en passant. C'est ce qui est produit quand les avocats s'en mêlent. Ce ne sont plus des questions de génie. J'espère que vous n'êtes pas un avocat monsieur?

M. Duncan: Monsieur Skoberg, est-ce que je peux vous interrompre pour défendre M. Hardy au sujet de ce point particulier. La recommandation de M. Hardy a été faite au National Canadien et c'est sur la base même de cette recommandation qu'on a fait l'offre. L'offre n'a pas été faite par M. Hardy mais plutôt par les avocats au nom du National Canadien au cours des négociations avec les avocats qui portaient au nom de Lucas Construction.

M. Skoberg: Monsieur Duncan, vous et moi, nous savons fort bien que cette recommandation formulée par les avocats se fonde sur la recommandation de M. Hardy.

M. Duncan: Précisément.

M. Skoberg: Autrement, vous n'auriez pas engagé un éminent expert comme M. Hardy pour évaluer une compensation. Je me demandais, vous avez parlé du mandat de M. Hardy. Qui a établi votre mandat quand vous avez parlé de la direction du National Canadien...

M. Hardy: Je n'ai pas eu de mandat écrit. Au tout début, on m'a nommé oralement au cours d'une discussion qui a eu lieu à Edmonton au Bureau du surintendant régional qui m'a expliqué le problème. Si j'ai bien compris, à ce moment-là, ils agissaient selon les directives reçues de monsieur MacMillan. Monsieur MacMillan pourrait peut-être éclaircir ce qu'il avait en vue lui-même mais, je n'avais pas

des directives précises de la part du National Canadien. L'effet qu'ils devaient procéder de telle ou telle façon. Cela a été laissé tout à fait à mon gré, afin de trouver une recommandation équitable.

M. MacMillan: Puis-je répondre, monsieur Skoberg?

[Texte]

Mr. Skoberg: Yes.

Mr. MacMillan: The instructions that were issued were very simple. They were to endeavour to secure the services of Dr. Hardy to investigate the claims which had been made and to determine, on whatever basis he thought was appropriate, an amount of money which the company in fairness should pay to the contractors who were advancing claims. It was just that simple.

Then we picked him. I had not met Dr. Hardy until yesterday, but I knew his name and I had known of him being involved in matters of this kind, throughout Canada over a long period of years, and I thought he was an appropriate choice.

Mr. Skoberg: But I am sure that all of us here, including everyone in this room, are quite familiar with the fact that we would not like to see any poker game being played over the livelihoods of people who went bankrupt, and this is a point that I did not particularly appreciate.

Dr. Hardy, you said that you considered that Mr. Lucas under-bid 35 or 40 per cent, in your opinion. Now just shortly before that Mr. Cox suggested that he invoked the provisions of Clause 16 on Mr. Lucas on about August 2nd, and by so doing no doubt Mr. Lucas had to put extra equipment on the job. Is this correct, Mr. Cox?

Mr. Cox: Yes, that is correct.

Mr. Skoberg: In the event that he did not have to put extra equipment on the job, do you expect then that his deficit would be as much as it resulted in being in the final analysis? I should perhaps ask Dr. Hardy this question, because he is the one who suggested the bid was 35 or 40 per cent under-bid.

Mr. Cox: It is rather hypothetical, but if he had stayed on the job until he finished, it could have been far worse. It could have taken four years to complete it.

Mr. Skoberg: Of course this is where we come, Mr. Chairman, into the field where a statement like that is not fair without having a rebuttal on the opposite side, and this is why we will have to drop that particular question at this time.

I have been a railroad man for a long time and one of the principles that is always recognized is an act of God. And on this subject, if you search the newspapers of 1962 and find out the amount of rain there was then, you will see that an act of God was in effect created. What I am wondering is whether or not you took this as an act of God or whether you recognized that fact in your consideration when trying to come up with a proper settlement for the contractors involved.

[Interprétation]

M. Skoberg: Bien sûr.

M. MacMillan: Les directives étaient très simples et visaient à essayer d'obtenir les services de M. Hardy pour faire enquête sur les recommandations qui avaient été formulées et à essayer de déterminer selon la base qu'il jugeait appropriée quelle serait la somme d'argent que la compagnie, en toute justice, devrait verser aux entrepreneurs qui formuleraient des réclamations. C'était aussi simple que cela.

Puis nous avons engagé M. Hardy. Je n'avais pas rencontré le Dr Hardy avant hier. Je connaissais son nom et je savais qu'il traitait de choses de ce genre à travers le Canada depuis un certain nombre d'années. Je croyais que le choix était approprié.

M. Skoberg: Je suis sûr que nous tous ici, ne voudrions pas qu'il y ait un jeu de pocker au sujet des gens qui doivent faire faillite. C'est là le point que je n'ai pas précisé justement, mais j'aimerais demander à M. Hardy la chose suivante. Vous avez dit que vous jugiez que monsieur Lucas avait fait une soumission trop basse de 40 p. 100 selon vous. Juste avant cela monsieur Cox a suggéré qu'il avait fait appel aux dispositions de l'article 16 vers le 2 août. Entretemps, monsieur Lucas a dû mettre plus d'équipement au travail n'est-ce pas monsieur Cox?

M. Cox: Oui, c'est exact.

M. Skoberg: Et, dans le cas où il n'aurait pas dû employer d'autre matériel, est-ce que vous vous attendiez que son déficit serait aussi élevé qu'il l'a été dans la dernière analyse? Je pourrais peut-être poser la question à M. Hardy car c'est lui qui a suggéré que la soumission était de 35 ou 40% trop basse.

M. Cox: C'est plutôt hypothétique mais s'il était resté jusqu'à la fin, le déficit aurait pu être pire. Ils auraient peut-être dû prendre quatre ans pour terminer les travaux.

M. Skoberg: Et voilà monsieur le président où nous arrivons au point où ce n'est pas juste de formuler une déclaration de ce genre sans avoir un consentement de l'autre côté.

J'ai déjà travaillé longtemps moi-même pour les chemins de fer et, un des principes que l'on reconnaît toujours, c'est les impondérables et si vous regardez dans les journaux de 1962 les précipitations qu'il y a eu lieu, c'était vraiment un impondérable. Je me demande si vous avez tenu compte, si vous avez reconnu ce fait quand vous avez essayé de déterminer la compensation juste à donner aux entrepreneurs?

[Text]

Dr. Hardy: The practice, sir, in the construction industry all over Canada, and in fact all over the Western world, under competitive bidding circumstances, is that the contractor takes the risk on the weather, and I certainly would not be a party to recommending to the CNR that they spend public funds in the light of that general practice to compensate a contractor because of a weather condition. What I did do is that I recognized that he had a case up to a point, with difficult soil conditions which were due to really three things. One of those was the excessive rainfall in those particular years. So he received some compensation in the settlement, and that was a factor there, but not as much as he wanted.

Mr. Skoberg: Another question. Mr. Cox has already suggested he invoked the provisions of Clause 16 against Mr. Lucas. I am wondering how many other times he invoked Clauses 16, 18, or 2(c) against any of the other contractors involved in this particular construction phase.

Mr. Cox: To my knowledge, we never invoked Clause 2(c) on anybody.

Mr. Skoberg: Clause 2(c). And the other ones, Clauses 16 and 18?

Mr. Cox: I could not answer that.

Mr. Skoberg: But you did invoke it or threaten to invoke it a considerable number of times. Would it be correct to say that?

Mr. Cox: Yes. They were written and advised. I think this should be made clear. They were written and advised. This did not just happen. This was a build-up of circumstances which became apparent. There was an urgent need for additional equipment. Many of the contractors saw the need; they put

• 1730

equipment on and we never had to go further. But in four instances we actually invoked Clause 16 and actually put equipment on, on four contracts.

Mr. Skoberg: Would I be correct in saying that the urgency was created by what Mr. MacMillan has said of the finding of this ore, and that they wanted it out that much quicker?

Mr. MacMillan: No, because that did not evolve until 1964.

Mr. Cox: The schedule set up for the grading contract in the fall of 1961, early 1962, were not changed.

[Interpretation]

M. Hardy: Dans l'industrie de la construction au Canada, en fait, partout dans le monde occidental dans les circonstances de soumissions concurrentielles, l'entrepreneur prend le risque quand il s'agit du climat. Et, je ne serais certainement pas celui qui recommanderait au CNR de dépenser des fonds publics à la lumière de cette pratique générale pour rémunérer un entrepreneur en raison de conditions climatiques. Ce que j'ai fait, c'est que j'ai tenu compte du fait qu'il avait raison jusqu'à un certain point. En raison des conditions du sol qui étaient très difficiles dues à deux, peut-être trois conditions. L'une de ces conditions c'était les précipitations qui ont eu lieu cette année-là, alors, il a reçu une certaine compensation dans le règlement. Pas autant qu'il aurait voulu.

M. Skoberg: Une autre question si vous me le permettez, monsieur le président. Monsieur Cox a déjà suggéré qu'il avait fait appel à l'article 16 contre monsieur Lucas et je me demande combien de fois on a fait appel aux articles 16, 18 et 2c contre les autres entrepreneurs en cause, dans ce projet.

M. Cox: A ma connaissance, nous n'avons jamais fait appel à l'article 2(c) contre qui que ce soit.

M. Skoberg: L'article 2c, et les autres, les articles 16 et 18?

M. Cox: Je ne saurais vous répondre.

M. Skoberg: Mais vous avez menacé tout de même de le faire dans un certain nombre de cas, n'est-ce pas monsieur Cox?

M. Cox: Oui. Certains entrepreneurs ont été avisés par écrit. Je pense qu'il faut dire que cela ne s'est pas simplement produit par hasard, c'était un concours de circonstances qui se sont manifestées peu à peu. Il y avait ce besoin urgent d'équipement supplémentaire. Bon nombre des entrepreneurs ont vu ce

besoin et ils ont emporté l'équipement voulu, et nous n'avons pas eu à prendre d'autres mesures, mais dans quatre cas nous avons dû avoir recours à l'article 16, et pourvoir à de l'équipement pour quatre contrats.

M. Skoberg: Alors, j'ai raison de dire que cette urgence, comme M. MacMillan l'a décrite, était le fait de la découverte d'une mine et qu'on voulait transporter le minerai au plus vite?

M. MacMillan: Non, car ça ne s'est produit qu'en 1964.

M. Cox: L'horaire prévu pour le nivellement à l'automne 1961, et au printemps de 1962 n'a pas été modifié.

[Texte]

Mr. Skoberg: Mr. Cox when you brought in the force account contractors that we were familiarized with on Tuesday under your Clauses 18 and 16, and you say nothing under your Clause 2(c), who determined the rates of pay for these force account contractors and how were they paid? Was it on a daily basis? Who supervised them? You can answer that all at once.

Mr. Cox: We invited tenders on a rental basis.

Mr. Skoberg: Public tender?

Mr. Cox: No, invitational tenders.

Mr. Skoberg: How do you establish your invitation?

Mr. Cox: We had to ensure we had competent contractors in this instance, it was essential, and from people known to be qualified in the area, we invited tenders and awarded . . .

Mr. Skoberg: These were all contracts. Even these force account contractors were separate contracts.

Mr. Cox: These were force account contractors.

Mr. Skoberg: Were these tenders opened in public or were they strictly a private . . .

Mr. Cox: No, they were not opened in public.

Mr. Skoberg: I take great issue with that Mr. MacMillan, any public tender being opened in private. I think I just bear with you on that.

Mr. MacMillan: We will talk about that sometime.

Mr. Skoberg: Yes, that is fine. Something I have not been able to clear up yet—there are many points that I have not been able to clear up—is that I was given to understand when you put extra equipment on, which you had the right to do as I understand it these are the rules of the game, this was charged back to the contractors in many cases. In your opinion as the project engineer, you had the right to do this?

Mr. Cox: Under the most extreme circumstances we did that.

Mr. Skoberg: You did charge some of this back to some of the contractors?

Mr. Cox: Yes, we did. In Mr. Lucas' case it was \$5,000 worth of work.

Mr. Skoberg: Who then established the rates of pay for these force account contractors to charge back against the main contractor.

20477-6½

[Interprétation]

M. Skoberg: Lorsque vous avez fait venir ces autres entrepreneurs dont nous avons parlé mardi, en vertu de l'article 16 et de l'article 18, qui détermine le taux payé à ces quatre entrepreneurs? Comment sont-ils payés? Sur une base quotidienne? Qui les surveille? Vous pouvez répondre à toutes ces questions en même temps?

M. Cox: Nous faisons un appel d'offres suivant un système de location.

M. Skoberg: Un appel d'offres publiques?

M. Cox: Non, par invitation.

M. Skoberg: Comment procédez-vous pour émettre les invitations?

M. Cox: Il fallait nous assurer que nous avions à faire à des entrepreneurs qualifiés. Nous avons donc choisi et invité certains entrepreneurs. . .

M. Skoberg: Par contrat? Même ces entrepreneurs supplémentaires étaient liés par contrat?

M. Cox: Oui.

M. Skoberg: Ces offres étaient-elles publiques ou strictement confidentielles.

M. Cox: Elles n'étaient pas ouvertes en public.

M. Skoberg: Il s'agissait d'entrepreneurs différents et est-ce que ces appels d'offres ont été ouverts en public, ces soumissions ouvertes en public?

M. MacMillan: Nous en parlerons.

M. Skoberg: Si, enfin je n'ai pas été en mesure de préciser encore différents points, mais enfin, on m'a laissé entendre que lorsque vous avez envoyé de l'équipement supplémentaire, est-ce que vous aviez le droit d'imputer ces frais aux entrepreneurs? Dans bien des cas, à votre avis, en tant qu'ingénieur responsable du projet, vous aviez le droit de le faire.

M. Cox: Dans les circonstances extrêmes, oui, nous l'avons fait.

M. Skoberg: Vous en avez imputé les frais à certains entrepreneurs?

M. Cox: Oui. Dans le cas de M. Lucas, il s'agissait de \$5,000.

M. Skoberg: Qui a établi le taux pour ces entrepreneurs supplémentaires? Ces frais qu'on a ensuite chargé à l'entrepreneur principal.

[Text]

Mr. Cox: As I said, we invited tenders on an equipment rental basis. It was an hourly-work basis.

Mr. Skoberg: This was hourly work then?

Mr. Cox: Yes, that is right.

Mr. Skoberg: Was that a bid deal too, or did you just hire them ad hoc.

Mr. Cox: No, we invited qualified contractors in the area to submit hourly rental prices for that work.

Mr. Skoberg: This would no doubt be very much higher than the bid price that the main contractor had.

Mr. Cox: Not necessarily.

Mr. Skoberg: In most cases, I presume.

Mr. Cox: Most cases—I do not think you can make an answer on that.

Mr. Skoberg: Do you think it was less than the main contractor?

Mr. Cox: I would not think so. I think it would be unreasonable to say that it was.

Mr. Skoberg: In the event there were any changes in the contract itself, which invariably there are in all contracts as the work progresses, did you have any meetings with the main contractor prior to the changes, or did you initiate changes within the contract and then advise the contractor accordingly?

Mr. Cox: No, when we initiate changes we have what we call a change order or an extra work order. This is something you negotiate with the contractor to do and usually you come to agreements with him with not too much difficulty and you issue an extra work order on that basis.

Mr. Skoberg: I understand that the contract really gives the project engineer complete jurisdiction of that particular contract. Is that correct? I will put that to Mr. MacMillan, or anybody who can answer?

Mr. MacMillan: That is my understanding, Mr. Skoberg.

Mr. Skoberg: This appears, Mr. Chairman in a conclusion observation and this is why I find it most difficult to try to say here now that we can make a decision one way or the other. Who in this room is qualified at this particular time without hearing a rebuttal on what we have heard today exactly which way to go. If one individual has complete jurisdiction over the implementation of that contract,

[Interpretation]

M. Cox: Comme je l'ai dit déjà, nous avons fait un appel d'offre pour la location de l'équipement sur une base horaire.

M. Skoberg: Il s'agissait donc d'un travail horaire?

M. Cox: Oui, c'est juste.

M. Skoberg: Est-ce que cela s'est fait avec un appel d'offres ou les a-t-on embauchés directement?

M. Cox: Nous avons demandé des prix, à certains entrepreneurs de la région.

M. Skoberg: Cela a été sans aucun doute beaucoup coûteux que l'offre faite par le principal entrepreneur?

M. Cox: Non, pas nécessairement.

M. Skoberg: Dans la plupart des cas je crois.

M. Cox: Je ne crois pas non.

M. Skoberg: Croyez-vous que c'était moins que ce que demandait l'entrepreneur?

M. Cox: Non, je ne crois pas.

M. Skoberg: S'il y avait des modifications quant au contrat lui-même, est-ce que vous avez eu des réunions avec l'entrepreneur principal ou est-ce que vous-même vous avez apporté des modifications dans le contrat et ensuite en avoir fait part à l'entrepreneur?

M. Cox: Non. Lorsque nous apportons des modifications, il y a un ordre de travail changé ou modifié qui se présente et habituellement, nous en arrivons à une entente avec les entrepreneurs. Il n'est pas très difficile de le faire et vous émettez un ordre de travail additionnel en vous fondant sur les nouvelles données.

M. Skoberg: Et si je comprend bien dans le contrat même, l'ingénieur responsable du projet a entière compétence à l'égard de ces contrats particuliers. Est-ce exact? Monsieur MacMillan pourra répondre?

M. MacMillan: Oui, c'est cela, monsieur Skoberg.

M. Skoberg: Pour conclure, monsieur le président, dans les observations faites, et c'est la raison pour laquelle j'éprouve beaucoup de difficultés à dire ici maintenant si nous devons prendre une décision d'un côté ou d'un autre, qui pourrait être assez qualifié en ce moment dans ce comité sans entendre l'autre version de ce que nous avons entendu ici aujourd'hui pour nous dire dans quelle voie nous devons nous orienter? Quelle personne a l'entière compétence

[Texte]

then we find ourselves in a rather rough position as a Committee, I think. Thank you, sir.

Mr. Cox: May I just reply to that?

Mr. Skoberg: You certainly can.

● 1735

Mr. Cox: The new contract that we have been discussing with the Department of Public Works and DOT have exactly those same terms of reference.

Mr. Skoberg: I can appreciate you have to have rules of the game. I can appreciate that you have to have regulations in order that some contractor, any contractor, can overdo, or not do, what they should do. I think the question here is whether or not there was undue pressure put against the contractor in this particular contract, and I think that is the whole thing.

Mr. Benjamin: I would like to clarify the figures Mr. Vaughan gave us on the amounts paid. The tendered price was \$543,000; the final payment on that contract was \$707,000. The \$257,000 on the claims, is in addition to that \$707,000, is it?

Mr. Vaughan: That is true, yes.

Mr. Benjamin: The total amount then received by Lucas would be \$964,896.

Mr. Vaughan: That is correct.

Mr. Benjamin: The allegation or the statement in Mr. Allen's letter is that the cost of the orders issued by the engineer under clause 16 amounted to \$485,000. On the assumption that is accurate or reasonably close, that \$485,000 would be included in the \$707,000 figure, would it not?

Mr. Cox: Sir, we have earlier indicated that was not correct. We know of no \$485,000 under clause 16.

Mr. Benjamin: I think this is the cost of all the extra equipment hired on request.

Mr. Cox: This is the bonding company's arrangement.

Mr. Benjamin: Right, but this is the cost of this extra equipment. When you invoked clause 16 in both instances the total cost was \$485,000. This may be the contractor's figure; you would not know anything about this, but it is included in that \$707,000?

[Interprétation]

pour la mise en vigueur des dispositions de ce contrat? Nous nous trouvons donc dans une situation un peu délicate en tant que Comité, j'imagine. Merci beaucoup.

M. Cox: Est-ce que je pourrais simplement répondre?

M. Skoberg: Vous pouvez certainement le faire.

M. Cox: Le nouveau contrat dont nous avons parlé pour les ministères des Travaux publics et des Transports contient le même mandat.

M. Skoberg: Je me rends compte que c'est à vous de tenir les règles du jeu. Il faut des règlements pour que les entrepreneurs ne puissent pas abuser ou ne pas faire le travail qu'il doit accomplir. Mais il s'agit de voir ici s'il y a eu des pressions injustes qui se sont exercées auprès d'entrepreneurs ou pas, dans ce cas particulier.

M. Benjamin: Monsieur le président, je voudrais voir au juste de ce qu'il en est quant aux chiffres que M. Vaughan nous a donnés au sujet des montants payés. La soumission s'élevait à \$543,000. Le paiement final était de \$707,000. Le \$257,000 de la réclamation est en plus de ce \$707,000?

M. Vaughan: C'est exact.

M. Benjamin: Le montant total reçu par Lucas serait donc de \$964,896.

M. Vaughan: C'est cela.

M. Benjamin: Dans la lettre de M. Allen, on laisse entendre que le décret émis par l'ingénieur en vertu de l'article 16, représente un montant de \$485,000. Cela est assez précis. Alors ces \$485,000, seraient inclus dans les \$707,000?

M. Cox: Nous avons indiqué plus tôt que ce n'était pas exact; nous ne sommes au courant de \$485,000 en vertu de l'article 16.

M. Benjamin: Mais c'est le coût de l'équipement additionnel qu'on a loué sur la demande de l'ingénieur.

M. Cox: Il s'agit du règlement de la compagnie de garantie.

M. Benjamin: D'accord, mais il s'agit ici du coût de l'équipement supplémentaire. Lorsque vous avez eu recours à l'article 16 dans les deux cas, le coût total alors représentait \$485,000. C'est le chiffre donné par l'entrepreneur, vous n'en savez rien, mais est-ce inclus dans le \$707,000?

[Text]

Mr. MacMillan: The work done with any equipment on his job is included in the total of \$964,000, whatever the source of the equipment.

Mr. Benjamin: I was wondering . . .

Mr. Vaughan: Could I interrupt you, Mr. Benjamin, since we raised those figures, could I put the rest on the record.

I will list them in order of contractors as they appear in the terms of reference.

● 1740

	Original value of contract	Final payment*	Claim	Claim paid
	Valeur originale du contrat	Paiement final	Réclama- tions	Réclama- tions payées
Rohl	\$ 68,580	\$ 69,360.94	\$ Nil	\$ Nil
Krywa	257,350	277,865.40	521,675	64,000
Lucas	543,710	707,896.46	1,213,000	257,000
Hatch	461,030	593,497.77	Nil	Nil
Ginter	1,125,375	1,557,860.57	615,000	275,485

The final payments were based on the contracts on the actual quantities moved.

That will answer the question asked earlier today.

The Chairman: Do you have a question, Mr. Benjamin?

Mr. Benjamin: Dr. Hardy mentioned that in his opinion Mr. Lucas' bid was 35 to 40 per cent underbid. In his examination of other claims did he find other than what appeared to him to be underbidding?

Dr. Hardy: Mr. Chairman, I did not have his complete information. I did not have a financial statement in the same form as I had from Mr. Lucas so I was not able to make an exact comparable analysis.

Mr. Benjamin: Do you have any reason to believe that some of these were underbid?

Dr. Hardy: Generally my impression was, sir, that from the CNR's point of view the prices were very good.

Mr. Benjamin: It would be fair to say then that in general the bids that were put in—that would be a matter of opinion or a matter of getting sufficient financial information—were low, but you could not establish a pattern of deliberate underbidding or underbidding through lack of information.

[Interpretation]

M. MacMillan: Pour le travail fait, avec tout l'équipement a coûté \$964,000; quelle que soit la source de l'équipement.

M. Benjamin: Je me demande . . .

M. Vaughan: Est-ce que je puis vous interrompre monsieur Benjamin, je veux que nous revenions sur ces chiffres. Est-ce que je peux consigner les autres chiffres au compte rendu.

Les paiements finaux ont été calculés d'après les contrats sur les quantités réelles de matériaux transportés.

Ceci répond donc aux questions posées plus tôt aujourd'hui.

Le président: Est-ce qu'il y a d'autres questions Monsieur Benjamin.

M. Benjamin: M. Hardy a dit qu'à son avis, la soumission de M. Lucas était de 35 à 45 p. 100 en dessous du prix réel. Et est-ce qu'il y avait d'autres soumissions ici qui n'étaient pas assez élevées?

Dr Hardy: Je n'ai pas eu tous les renseignements Je n'ai pas eu tous les bilans présentés de la même façon que ceux de M. Lucas. Je ne serais donc pas en mesure de vous faire une analyse comparative.

M. Benjamin: Pourriez-vous croire qu'il y avait des soumissions qui n'étaient pas assez élevées.

Dr Hardy: J'ai eu l'impression que de l'avis du National Canadien les prix étaient excellents.

M. Benjamin: Alors il serait juste de dire que dans l'ensemble les soumissions qui furent présentées étaient assez basses même si on ne pouvait parler de caractéristiques de soumissions trop basses présentées de propos délibéré ou par manque d'information.

[Texte]

Dr. Hardy: That is right, there was no evidence that someone was deliberately juggling their bid to get the job, as far as I am concerned.

Mr. Benjamin: The original contract was for a year in all cases, was it?

Mr. Cox: In all the cases under discussion today?

Mr. Benjamin: Yes.

Mr. Cox: Yes, that is right. The reason I am hesitating is that some were two-year contracts and some were one, but the ones under discussion today are all one-year contracts.

Mr. Benjamin: And these were subsequently extended by another year, or almost a year?

Mr. Cox: Some of them were.

Mr. Benjamin: Do you know approximately when it was apparent that extensions would have to be given, when the extensions were given, and was there any formal extending of contract or were they just allowed to continue for another year.

Mr. Cox: No, I recall in the case of the Lucas contract that it was extended. I cannot remember when it was extended, but it was extended the first time, as I recall, to July 31, 1963. I cannot recollect any more detail beyond that.

Mr. Benjamin: In this matter of accepting bids you were then starting to deal with individual companies—do you have any kind of criteria in relation to the kind of job to be done on minimum requirements for equipment, staff, employment and this sort of thing?

Mr. Cox: There is no hard and fast set number of things. It is a judgment situation, you assess a number of factors and you make a judgment on whether you believe the contractor is competent to carry out the work.

Mr. Benjamin: In this specific case, the construction of this rail line, in your judgment there would be a minimal amount a contractor should have by way of equipment before you would even let him start and, if you did not feel he had enough, you would tell him, to begin with.

Mr. Cox: Well, yes, that is quite right. In the case of most of the contractors that bid—Mr. Lucas for one, Mr. Ginter for another—they assured us they had adequate additional equipment for any emergency. I believe that was the term that was used.

[Interprétation]

Dr Hardy: Non, rien ne prouve que les soumissions trop basses ont été faites de propos délibéré pour obtenir le marché.

M. Benjamin: Le contrat original était-il prévu pour une année dans chacun des cas?

M. Cox: Dans tous les cas en discussion aujourd'hui?

M. Benjamin: Oui.

M. Cox: Oui, c'est juste. J'hésitais pour la raison que certains contrats étaient de deux ans, d'autres d'un an mais tous les contrats dont il est question aujourd'hui étaient d'un an.

M. Benjamin: Par la suite ils furent prolongés d'une autre année, ou d'un an environ?

M. Cox: Oui, certains d'entre eux le furent.

M. Benjamin: Savez-vous à quelle date on s'est rendu compte que ce prolongement devait être donné et quand ils furent accordés. Y a-t-il eu prolongement officiel ou un accord tacite de ces contrats?

M. Cox: Non. Je me souviens dans le cas du contrat de Lucas qu'il fut prolongé, mais je ne me souviens pas au juste de la date la première fois, si je me souviens bien c'était jusqu'au 31 juillet 1963. Je ne puis me souvenir de plus de détails.

M. Benjamin: Dans le cas de ces soumissions en particulier au moment où vous commencez à traiter avec une entreprise individuelle, est-ce que vous aviez des critères en rapport avec le genre de travaux à accomplir soit des normes établies relatives à l'équipement, au personnel, etc.

M. Cox: Il s'agit simplement d'un jugement porté, vous considérez un certain nombre de facteurs, vous portez un jugement si l'entrepreneur vous semble compétent, et qualifié pour faire le travail.

M. Benjamin: Dans ce cas particulier pour la construction de lignes ferroviaires, il y a un montant minimum, une quantité minimum d'équipement nécessaire à un entrepreneur avant même qu'il soit autorisé à commencer un travail donné. Si vous décidiez estimer qu'il n'en a pas suffisamment, vous lui dites de se le procurer.

M. Cox: Oui c'est cela, et dans les cas dont il s'agit ici, dans la plupart des entrepreneurs qui nous ont présenté des soumissions. M. Lucas, et M. Ginter en particulier, ils nous ont donné l'assurance qu'ils avaient suffisamment d'équipement supplémentaire pour faire face à toute situation d'urgence, c'est le terme qui avait été utilisé, qui pourrait se présenter.

[Text]

Mr. Benjamin: You at no time then told contractors what amount or minimal amount they should have, or specify to them.

Mr. Cox: No, not in the initial awarding. We assessed what they had. In our judgment, if the contractor operated efficiently, it would appear that they would be able to carry the job off. But the subject of quantity of equipment is strictly the contractor's requirement, we do not decide on how much he needs at the time of award.

Mr. Benjamin: As the work progressed and it was falling behind schedule, did you then assess what equipment they had and supply them with a list of what additional equipment you thought they should get?

Mr. Cox: When we saw how they performed, the

● 1745

amount of equipment they had, and the rate of progress in relation to the time available, yes, we then advised them that we considered that they were insufficiently equipped. This was done in a verbal way, to start with.

Mr. Benjamin: Yes, I understand that. In the early stages of operations in 1962 did contractors submit lists or tell you about the equipment they had and ask for your advice or your opinion on whether or not it was adequate?

Mr. Cox: In some cases they did.

Mr. Benjamin: Well in 1963, when you were asked for this, you were on one occasion asked to supply a list of equipment which in your opinion would be required to make up the necessary amount to complete the work, and you did not provide this. Did you feel you did not want to, or did not have to?

Mr. Cox: It is not our position to state that it will be this explicit equipment. As I just finished saying a minute ago, this is the contractor's responsibility. We can suggest and tell him that we know that there is not enough there to do the job, but, the responsibility is his to employ the equipment necessary. As I said, in many cases we did this with contractors in a verbal way, they agreed, and they put additional equipment on.

Mr. Benjamin: I understand the contractor submitted a list to you of equipment available for work and a specific request was made of you to say whether in your opinion the equipment was adequate. In fact you requested about an hour to peruse the list of equipment and to consider it, and about an hour later

[Interpretation]

M. Benjamin: Vous n'avez jamais ni dit ni expliqué aux entrepreneurs de quelle sorte d'équipement ils auraient besoin.

M. Cox: Non, pas au début. Nous voyons ce qu'ils possèdent. Suivant notre jugement, si l'entrepreneur conduit ses opérations de façon efficace et qu'il semble qu'il soit en mesure de faire le travail, mais pour ce qui est de la quantité de l'équipement nécessaire cela va suivant les besoins de l'entrepreneur. On ne décide pas pour lui combien il lui en faut au moment où les contrats sont adjugés.

M. Benjamin: Au fur et à mesure de la progression des travaux et lorsque vous voyez qu'ils prennent du retard sur le calendrier établi, ne faites-vous pas alors une évaluation du matériel nécessaire et ne leur fournissez-vous pas la liste de l'équipement que vous jugez nécessaire qu'ils se le procurent?

M. Cox: Nous voyons comment ils travaillent,

l'équipement qu'ils possèdent, le progrès des travaux qu'ils accomplissent par rapport, au temps disponible, nous leur disons alors-si à notre avis ils n'ont pas l'équipement voulu. Nous le leur disons de vive voix.

M. Benjamin: Oui. Je comprends. Alors au début des opérations en 1962 est-ce que l'entrepreneur vous donnait une liste de l'équipement à sa disposition ou demandait votre avis et vos conseils?

M. Cox: Dans certains cas, ils l'ont fait.

M. Benjamin: En 1963, à un certain moment on vous a demandé de donner une liste de l'équipement qui, selon vous serait nécessaire pour terminer le travail, vous ne l'avez pas donné. Est-ce que vous ne vouliez pas ou vous n'aviez pas à le faire ou quoi?

M. Cox: Ce n'est pas à nous de préciser quel sera l'équipement nécessaire. Comme je viens de vous le dire, c'est là le travail de l'entrepreneur. Nous pouvons lui suggérer et même lui dire qu'il n'a pas suffisamment de matériel pour faire le travail, mais c'est à lui, alors, de se procurer l'équipement supplémentaire dont il a besoin. Comme je l'ai dit dans bien des cas, nous en parlons avec les entrepreneurs et s'ils sont d'accord alors ils se procurent l'équipement additionnel.

M. Benjamin: J'ai cru comprendre que l'entrepreneur vous a présenté une liste de l'équipement dont il disposait pour faire les travaux et il vous a demandé de lui dire de façon spécifique si vous jugiez que cet équipement était suffisant. En fait, vous avez demandé qu'il vous laisse une heure pour vérifier cette

[Texte]

you were provided with a list of equipment of the contractor and you refused to say whether or not this was . . .

Mr. Cox: Quite right, yes, because it is not my function as engineer in charge to specifically and explicitly say that this equipment is such and so. This is the contractor's responsibility.

Mr. Benjamin: But at the same time and on the same date you then advised the contractor that you were proceeding pursuant to Clause 18.

Mr. Cox: That is right. But these are two separate subjects. One is his decision of what to put on, and this is what was being asked of me—"Will you agree that if I put this equipment on that this is adequate?" This is his decision, but if he does not act on that and we have gone as far as we can go and made every effort we can to endeavour to have him put the equipment on, it is our responsibility then, if we are moving equipment on, because there is nobody else to say what will go on.

Mr. Benjamin: In the case of Mr. Lucas did you have any doubts that he was unwilling to co-operate or put on extra equipment in 1963 when, in 1962, he put on three extra draglines, five cats and scrapers, four motor scrapers, all additional equipment.

Mr. Cox: Yes, he did.

Mr. Benjamin: So you could not have had any doubts in his case about his willingness to co-operate and put on extra equipment.

Mr. Cox: I am sorry but, unfortunately, I did have doubts because this had gone on for an extended period and there had not been additional equipment come on. In the earlier instance that you are speaking of he did put on equipment, in the later instance he did not see fit to put on equipment.

Mr. Benjamin: The list I have shows equipment put on commencing in July 1962, in August and September of 1962, commencing again in March 1963. When he was asking you about equipment it was on May 25, 1963. He put extra equipment on in March 1963 and again in May 1963. I realize a lot of this is verbal, that you talk over things back and forth, but when formal requests are made the man is obviously trying to speed up to get the job done. It seems to me you were somewhat arbitrary.

Mr. Vaughan: That may be your judgment, Mr. Benjamin, but we do not accept it.

[Interprétation]

liste et au bout d'une heure vous avez refusé de lui dire si son équipement était suffisant.

M. Cox: Oui, c'est juste, parce que ce n'est pas là mon travail en tant qu'ingénieur responsable du projet, d'indiquer de façon précise et explicite si cet équipement est suffisant, c'est là la responsabilité de l'entrepreneur.

M. Benjamin: Mais au même jour, à la même date, vous avez informé l'entrepreneur que vous aviez recours aux dispositions de l'article 18.

M. Cox: C'est juste, mais il s'agit là de questions distinctes. La première relève de sa décision personnelle sur le matériel à utiliser et c'est ce qui m'avait été demandé; «seriez-vous d'accord si j'indiquais que cet équipement est suffisant?» C'est là sa propre décision mais s'il n'agit pas en conséquence, si nous faisons tout ce que nous pouvons et si nous déployons tous les efforts pour qu'il se procure l'équipement nécessaire aux travaux c'est notre responsabilité qui est engagée si nous amenons l'équipement parce que personne d'autre ne peut alors dire ce qui se passera.

M. Benjamin: Dans le cas de Monsieur Lucas, avez-vous pensé qu'il n'était pas prêt à coopérer et, à se procurer de l'équipement additionnel en 1963 alors qu'en 1962 il a utilisé tout un équipement supplémentaire.

M. Cox: Oui, c'est ce qu'il a fait.

M. Benjamin: Alors, vous n'aviez aucun doute à avoir à son égard. Il était prêt à coopérer et à utiliser un équipement additionnel.

M. Cox: Oui. Malheureusement j'avais des doutes à son égard parce que cela durait déjà depuis longtemps et il n'avait pas encore cet équipement additionnel. Dans le premier exemple dont vous parliez, il s'est procuré cet équipement additionnel, mais plus tard il n'a pas jugé bon d'avoir bon de s'en procurer.

M. Benjamin: La liste que je possède indique qu'on a utilisé cet équipement additionnel au mois de juillet, d'août et septembre 1962 et de nouveau au mois de mars 1963, lorsqu'il vous a demandé ce qu'il en était au 25 mai 1963, il s'est procuré de l'équipement supplémentaire au mois de mars et encore au mois de mai 1963. Je me rends compte qu'un grand nombre de ces entretiens se font verbalement, et vous en parlez à plusieurs occasions mais lorsque des demandes en bonne et due forme sont présentées et que la personne essaie vraiment d'accélérer les travaux, cela est fait d'une façon un peu arbitraire.

M. Vaughan: C'est peut-être votre jugement, monsieur Benjamin, mais nous ne l'acceptons pas.

[Text]

Mr. Benjamin: Okay.

Mr. Skoberg: Just a supplementary on that. How much water was on the ground about that time, Mr. Cox, when you asked him to put more equipment on?

Mr. Cox: Excuse me.

Mr. Skoberg: Was it in the heaviest rain season at that particular time when you asked him to put more equipment on?

Mr. Cox: I am sorry, but I missed your initial lead-in.

Mr. Skoberg: The lead-in was, how much rain was there right at that particular time when you asked Mr. Lucas to put more equipment on?

Mr. MacMillan: 1962 or 1963?

● 1750

Mr. Skoberg: The second time which would be 1963.

Mr. Cox: 1963.

Mr. Skoberg: 1962 I should say—1962 and 1963.

Mr. MacMillan: Which one?

Mr. Skoberg: 1962.

Mr. Cox: Are you speaking of August 1962?

Mr. Skoberg: The time that you requested him to put more equipment on—that would be in August.

Mr. Cox: Yes, we had had the most severe weather in June and July. We are talking seven years back.

Mr. Skoberg: I realize that.

Mr. Cox: But it was . . .

Mr. Skoberg: The question is, could efficient use have been made of the machinery if he had put it on?

Mr. Cox: You must realize that we are now 200 miles from the Northwest Territories or thereabouts.

Mr. Skoberg: But water is still water whether it is there or here.

Mr. Cox: That is right, but the time it takes to get equipment must be taken into consideration. If you wait until it stops raining and it takes two more weeks to get equipment on, we are only talking of two

[Interpretation]

M. Benjamin: Très bien.

M. Skoberg: Juste une autre question. M. Cox est-ce que le sol contenait beaucoup d'eau à cette époque lorsque vous lui avez demandé d'amener de l'équipement additionnel?

M. Cox: Excusez-moi.

M. Skoberg: Est-ce que ce n'était pas au plus fort de la saison des pluies que vous lui avez demandé d'amener de l'équipement additionnel?

M. Cox: Je regrette, mais je n'ai pas compris le début de votre phrase.

M. Skoberg: Je répète, est-ce qu'il pleuvait beaucoup à ce moment-là lorsque vous avez demandé à monsieur Lucas d'avoir un équipement additionnel?

M. MacMillan: En 1962 ou 1963?

M. Skoberg: La seconde fois en 1963.

M. Cox: En 1963.

M. Skoberg: En 1962 ou plutôt en 1962 et 1963.

M. MacMillan: Lequel?

M. Skoberg: En 1962.

M. Cox: Parlez-vous du mois d'août 1962?

M. Skoberg: L'époque où vous lui avez demandé d'amener de l'équipement additionnel, cela serait au mois d'août.

M. Cox: Oui. Nous avons eu un temps terrible au mois de juin et au mois de juillet. Nous parlons d'aujourd'hui à sept ans, ce n'est pas si facile de s'en souvenir.

M. Skoberg: Je vois.

M. Cox: Mais c'était . . .

M. Skoberg: Est-ce qu'on aurait pu vraiment utiliser cet équipement si l'entrepreneur l'avait fait venir

M. Cox: Vous réalisez qu'on se trouve à deux cent milles des territoires du Nord-Ouest ou environ.

M. Skoberg: Mais l'eau est toujours de l'eau que ce soit là ou ailleurs.

M. Cox: C'est juste mais on doit tenir compte du temps que cela prend pour amener cet équipement jusque dans cette région. Si vous attendez jusqu'à ce que la pluie arrête et qu'il faille deux semaines c'

[Texte]

months left until the ground is frozen up. Freeze-up in that area occurs in mid-October or anytime after mid-October. Some years it went a little later. The day we asked it might have been raining, or the sun might have been shining.

Mr. Benjamin: Dr. Hardy, in the case of Mr. Lucas or the others, were you able to discern whether or not the decisions or instructions given by on-site engineers of the Company could have been or were wrong either from an engineering standpoint or from the practical and efficient use of men and equipment?

Mr. Hardy: No, it was only possible for us to assess the competence of the engineering inspection in generalities, and I did that but I would not want to suggest that wrong decisions may not have been made now and then. However, I do wish to say that, in my general appraisal, the engineering was reasonably competent.

Mr. Benjamin: In your general appraisal of the claims of the whole situation—I am sure you must have been delving into it at some length and depth—do you have any kind of impression or feeling or do you believe that the whole project was underestimated in terms of the conditions under which your work had to be carried out, both by the Company and by contractors and that they were on the low side in terms of cost, length of time, kinds of soil to work with etcetera?

Mr. Hardy: No, that is entirely incorrect. In some respects it was better. The first trip that I made up here, before a location was made, was with Major Charles of CNR who had 50 years experience in the location field. I went along with him to alert him to the problem of muskeg, and how wrong I was. There is no major problem with muskeg. When we got away up in the Northwest Territories the muskeg was very thin and right on bed rock. There was not anywhere near the problem with muskeg that I anticipated, so it is not correct to say that these conditions were any more severe than you would expect in that area.

However, if you compare the conditions with what you might have in southern Saskatchewan or in southern Alberta, they might be considerably more difficult. I also think it is fair to say that there is more rainfall, and maybe the excessive rainfall of so many inches gives you more trouble up there than it would elsewhere on the prairies, but you cannot say that this was a much more difficult job than was ever anticipated. It was easier in many respects.

Le président: Monsieur Guay?

[Interprétation]

plus pour que les machines arrivent à destination, il ne reste que deux mois avant que le sol ne soit gelé à nouveau car il gèle à partir de la mi-octobre.

M. Benjamin: Monsieur Hardy, dans le cas de M. Lucas ou des autres, est-ce que vous aviez pu voir si les décisions ou les directives données par les ingénieurs de la compagnie sur place étaient erronées au point de vue technique ou au point de vue de l'utilisation efficace et pratique de la main-d'œuvre ou de l'équipement?

M. Hardy: Nous ne pouvions évaluer que la compétence de l'inspection technique en général, et je l'ai fait, mais je ne voudrais pas du tout laisser entendre qu'il n'y ait pas eu de mauvaises décisions de prises à un moment donné. Mais je voudrais toutefois faire remarquer que, d'après mon appréciation générale, le service du génie était assez compétent.

M. Benjamin: D'après notre appréciation générale des réclamations qui ont été faites, j'imagine que vous avez étudié le tout assez longuement et sérieusement, est-ce que vous avez une impression ou un sentiment ou est-ce que vous croyez que tout le projet fut sous-évalué pour ce qui est des conditions dans lesquelles les entrepreneurs et la compagnie devaient effectuer le travail, et que les prévisions étaient trop faibles pour ce qui est du coût des sols en cause, du temps, et ainsi de suite?

M. Hardy: Non, ce n'est pas du tout ce que j'ai dit. A certains égards, elles étaient mieux. Au cours de mon premier voyage au chantier, avant qu'on n'ait choisi l'emplacement j'étais accompagné du Major Charles du National-Canadien qui a 50 ans d'expérience dans le domaine des tracés. Je suis allé avec lui pour attirer son attention au problème des marécages, mais j'étais complètement dans l'erreur. Il n'y avait pas de tel problème. Lorsque nous sommes arrivés dans les Territoires du nord-ouest, il n'y avait qu'une très mince couche de marécage sur du roc solide. Le problème que j'avais anticipé à cause des marécages n'existait pratiquement pas. Donc, il n'est pas juste de dire que les conditions étaient plus difficiles que celles qu'on s'attendrait de trouver dans ces régions.

Mais si on les compare à ce qu'on peut trouver dans le sud de la Saskatchewan ou dans le sud de l'Alberta elles seraient peut-être un peu plus difficiles. Je pense aussi qu'il est juste de dire que la précipitation est plus forte. Peut-être que la pluie excessive peut présenter plus de difficultés qu'ailleurs, mais on ne saurait dire que c'était un travail beaucoup plus difficile que ce qui avait été prévu. Il était, à bien des égards, plus facile.

The Chairman: Mr. Guay?

[Text]

M. Guay (Lévis): Monsieur Duncan, vous l'avez peut-être dit tout à l'heure, mais je pense qu'il serait bon pour le Comité que vous le répétiez. Quel pourcentage de la valeur du contrat initial aviez-vous prévu en cas de risques, d'imprévus?

N'avez-vous pas dit 15 p. 100 tout à l'heure?

● 1755

Mr. Duncan: Mr. Guay, I think you may be referring to either of two things. First of all, a 15 per cent reserve for contingencies was built right into the bill. Now, that may not be what you are talking about, sir.

I also mentioned 15 per cent when I spoke earlier to Mr. Breau about the contracts by the various departments of government or perhaps it was when I spoke to Mr. Mahoney earlier in the day. It was related to a general proposition that contractors had a specific right built into the government contract, and without going into an interpretation of that contract or those contracts, I would have some doubts that it gives a contractual right. All that the government contracts say is that the government and the contractor may agree in writing in the event that there is a 15 per cent overrun or a 15 per cent underrun on quantities. I think it is probably trite to say that there is always a right in any contract for the contracting parties to alter that contract. I am of the view that far from extending the right, this government contract limits it.

It is only in cases where there is, in fact, 16 per cent or more of an over-run or an under-run that there is any discretion in the government to alter the unit prices.

I say this with some misgivings because I do not like to interpret somebody else's contract. It may be that at some other time and some other place, I will have to interpret it somewhat differently, but generally I would say that, in my view, it may be somewhat more restrictive. Now our contract does not have that particular provision. Have I answered your question, sir?

M. Guay (Lévis): Oui, très bien. Voici ce à quoi je veux en venir. En règle générale, dans presque tous les contrats d'envergure, le gouvernement ou les corporations comme le CN ont une marge d'imprévu de 15 p. 100. Je demandais ce matin la liste des montants des contrats initiaux et la liste des montants finalement payés. J'ai fait un calcul rapide tout à l'heure qui, je pense, peut aider le Comité à se faire une idée. Vous prévoyez environ 15 p. 100 or un calcul rapide indique que vous avez payé en moyenne environ 55 p. 100 de plus que prévu dans le contrat initial, dans chacun des cas. 55 p. 100 de plus et cela va jusqu'à 80 p. 100 dans certains cas. C'est pour cela que je vous ai demandé les montants, ce matin.

[Interpretation]

Mr. Guay (Lévis): Mr. Duncan, I think you said it a little while ago, but I think it would be good for the Committee if you were to repeat it. What per centage of the value of the initial contract had you provided for, in case of risk or emergencies? Did you not mention 15 per cent a little while ago?

M. Duncan: Monsieur Guay, je pense que vous parlez de l'une de deux choses. Premièrement, il y avait une réserve de 15 p. 100 pour les imprévus inscrits dans le contrat. Ce n'est peut-être pas ce dont vous parlez.

Je vous ai aussi parlé de 15 p. 100 lorsque j'ai répondu à M. Breau sur les contrats des différents ministères du gouvernement ou encore lorsque j'ai répondu à M. Mahoney plus tôt ce matin. Il s'agissait d'une proposition générale selon laquelle les entrepreneurs avaient un droit spécifique en vertu des contrats du gouvernement, et sans vous donner une interprétation de ce contrat ou de ces contrats, j'ai certains doutes qu'il accorde un droit contractuel. Tout ce que dit le contrat du gouvernement, c'est que le gouvernement et l'entrepreneur peuvent convenir, par écrit, dans le cas où il y aurait un excédent ou un déficit de 15 p. 100 quant à la quantité. Je pense qu'il est probablement bon de dire qu'il y a toujours un droit dans tout contrat en vertu duquel les parties contractantes peuvent modifier ces contrats. Je suis d'avis qu'au lieu d'étendre ce droit le gouvernement le limite.

Ce n'est que dans les cas où il y a un excédent ou un déficit de 16 p. 100 ou plus que cette discrétion est exercée par le gouvernement pour réajuster les prix unitaires.

Je vous dis cela avec certaines hésitations parce que je n'aime pas faire l'interprétation des contrats d'autrui. Il se peut qu'ailleurs ou à un autre moment je sois obligé d'en faire une autre interprétation, mais en règle générale, je dirais qu'à mon avis, il se peut que ce soit plus restrictif. Notre contrat ne renferme pas cette disposition particulière. Est-ce que j'ai répondu à votre question?

Mr. Guay (Lévis): Yes. This is what I was coming to. As a general rule in nearly all sizeable contracts, the government or corporations such as the CN have a margin of 15 per cent to cover emergencies. This morning, I asked for the list of initial contract estimates and of the final amounts paid. I made a quick calculation a little while ago and I think it might help the Committee to get some idea. You provide for approximately 15 per cent. Now according to the figures I get, you paid an average of about 55 per cent over and above the amount provided in the initial contract, in each of the cases. So, 55 per cent more, and this goes as high as 80 per cent in some cases. That is why I wanted to have the amounts this morning.

[Texte]

Voici ma question: Est-ce que vous pensez que vous avez molesté les entrepreneurs à ce moment-là?

Mr. Vaughan: I have another point before he answers that. I think Dr. Hardy, in his analysis of the guidelines that he used in assessing the claims of the contractors, said he was aware of the federal government's changes in the Treasury Board's directives in his new clause in the contract, and he referred to that 15 per cent there as well, sir.

Le président: Monsieur Portelance?

M. Portelance: Merci, monsieur le président. J'aimerais à poser une question à M. Vaughan.

M. Guay (Lévis): Excusez-moi, j'ai posé une question à M. Duncan qui devait y répondre tout à l'heure.

Mr. Duncan: I did not understand that was the question.

M. Guay (Lévis): Voulez-vous que je répète la question?

Mr. Duncan: I thought you had been answered, basically, by Mr. Vaughan, but if there is anything else I will try to field it.

M. Guay (Lévis): J'aimerais entendre la réponse de votre bouche. En payant 55 p. 100 de plus aux entrepreneurs, prétendez-vous, en tant qu'avocat de la compagnie, avoir molesté les entrepreneurs?

Mr. Vaughan: By only paying 55 per cent over?

Mr. Guay (Lévis): About 50, yes.

Mr. Duncan: That is a very difficult question for me to answer, Mr. Guay, because I feel that if we had been going on a strict legal interpretation we might well have paid a good deal less and this is basically what I stated earlier. I feel that Dr. Hardy has given the explanation for the additional payment which was made.

Le président: Monsieur Portelance.

M. Portelance: Monsieur le président, j'aimerais poser une question à M. Vaughan. Tout à l'heure, il nous a donné les montants des contrats des différentes compagnies. Mais je n'ai pas eu le montant final payé à *Foundation of Canada* et à *Piggott Construction*. Puis-je avoir ces chiffres?

Mr. Vaughan: Yes, I did not list those, sir, because I was just dealing with the five that were named in the terms of reference here.

[Interprétation]

Now, here is the question I wanted to ask. Do you think you inconvenienced the contractors at that time?

M. Vaughan: Un autre point, avant qu'on ne réponde à cette question. Je crois que dans son analyse, des principes directeurs qu'il utilise pour évaluer les réclamations, M. Hardy a dit qu'il était au courant de ces modifications apportées par le gouvernement fédéral aux directives du Conseil du trésor dans ce nouvel article du contrat. Il a parlé du 15 p. 100 à ce moment-là aussi.

The Chairman: Mr. Portelance?

Mr. Portelance: Thank you, Mr. Chairman. I would like to ask a question to Mr. Vaughan.

Mr. Guay (Lévis): Excuse me, I asked Mr. Duncan a question and he was supposed to answer it a while ago.

Mr. Duncan: Je n'avais pas compris que c'était là la question.

Mr. Guay (Lévis): Do you want me to repeat the question?

M. Duncan: Je croyais que M. Vaughan vous avait donné une réponse, mais j'essaierai de compléter, si vous le voulez.

Mr. Guay (Lévis): I would like to hear you answer it. By paying 55 per cent more to the contractors, do you feel, as counsel for the company, that you inconvenienced the contractors?

Mr. Vaughan: En ne payant que 55 p. 100 en plus?

M. Guay (Lévis): Environ.

M. Duncan: Il n'est pas facile de répondre à cette question, monsieur Guay, parce que je pense que si nous nous en étions simplement tenus à l'interprétation juridique, on aurait pu payer beaucoup moins. Et c'est essentiellement ce que j'ai dit plus tôt. Je pense vraiment que M. Hardy nous a fourni l'explication des paiements additionnels qui ont été faits.

The Chairman: Mr. Portelance.

Mr. Portelance: Mr. Chairman, I would like to ask a question to Mr. Vaughan. A little while ago, he gave us the figures for the contracts of the various companies, but I did not get the final amounts paid to *Foundation Co. of Canada Ltd.* and *Piggott Construction*. Is there any possibility of getting these figures?

M. Vaughan: Oui, je ne les ai pas donnés parce que je ne parlais que des cinq qui étaient nommés dans le mandat de votre Comité.

[Text]

Mr. Portelance: Well it might help. To tell you the truth yesterday we had someone here who said Foundation had some very fair arrangements with their claims and we would like to know if it is comparable to the other arrangements which were already received.

Mr. Vaughan: I am just looking, I know the point. There is a little debate going on at the head of the table and if you will excuse us for a moment. We would be glad to provide the information to the Chairman of the Committee. This is a confidential thing, but I can state publicly that the Foundation settlement was along exactly the same lines and it was in exactly the same ratio as the ones that I have listed. In other words, it is no different, it is no better nor worse.

Mr. Portelance: In the report Mr. MacMillan read this morning, about the six contractors that submitted claims, these two names were in there. That is why I am asking the question.

Mr. Vaughan: Yes, the reason we listed them as we did in the opening statement was just to sort of bring the whole story together, to give you an idea of the range of the contracts, the 55 different contracts, the 32 prime contractors and the 24 subs; how many of them made claims and how many sued. The reason was that we wanted to fill out the story. Your question is correctly put.

Mr. Portelance: At least if we have them later on, I think it would be good enough. I would not like to ask a question, of Mr. Cox concerning section 5, which was done by Pigott Construction. Was the work to be done in section 5 separate to section 4 with Lucas Construction?

Mr. Cox: It was building a railway embankment in different country but . . .

Mr. Portelance: Was it the same country with the same problem?

Mr. Cox: No, it was entirely different. It was dead, flat country. It was not level, but it was flat as a pancake for the entire length involved in their contract.

Mr. Portelance: Easier to work?

Mr. Cox: Not necessarily, it was very wet, extremely wet.

Mr. Portelance: Was that section 5 about the same length as section 4?

Mr. Cox: It was 50 miles.

Mr. Portelance: So it was a longer section.

[Interpretation]

M. Portelance: Cela pourrait être utile. A dire vrai hier quelqu'un a dit que la Fondation avait pris des dispositions justes et équitables à l'égard de leurs réclamations et nous aimerions savoir si cela peut se comparer aux autres arrangements que nous connaissons déjà.

M. Vaughan: J'essaie de voir dans mon dossier, connais la question. Un débat s'engage déjà avec le président et vous voudrez bien m'excuser pour un instant. Nous nous ferions un plaisir de fournir ces renseignements au président. C'est une question confidentielle, mais je peux dire publiquement que le règlement de la Fondation respectait le même principe et c'était dans la même proportion que les autres réclamations dont je vous ai parlé. Autrement dit, rien n'est changé, et ce n'est ni mieux, ni pire.

M. Portelance: Dans le rapport que monsieur MacMillan a lu ce matin où l'on parlait de six entrepreneurs qui ont présenté des réclamations, ces deux noms y figuraient. C'est pourquoi je pose cette question.

M. Vaughan: Oui. Nous les avons tous nommés dans la déclaration préliminaire afin de vous donner un tableau d'ensemble, une idée de la gamme des contrats, 55 différents des 32 entrepreneurs et des 24 sous-traitants, combien ont présenté des réclamations et combien ont intenté des poursuites. Nous désirions ainsi vous donner un tableau d'ensemble. Vous aviez raison de poser cette question.

M. Portelance: Au moins, si nous les avons plus tard, cela serait suffisant. Je ne voudrais pas poser une question à monsieur Cox au sujet de la clause qui a été faite par *Pigott Construction*. Est-ce que les travaux de la section 5 étaient analogues à ceux de la section 4 de *Lucas Construction*?

M. Cox: Il s'agissait de construire un remblai de voie ferrée dans des endroits différents, mais . . .

M. Portelance: Était-ce le même genre de terrain avec les mêmes problèmes?

M. Cox: Non, c'était tout à fait différent. Il s'agissait d'un terrain plat qui n'était pas uni mais qui était plat comme un «pancake» sur toute la longueur comprise dans le contrat.

M. Portelance: Était-ce plus facile d'y travailler?

M. Cox: Pas nécessairement car c'était très très humide.

M. Portelance: Est-ce que la section 5 était aussi longue que la section 4?

M. Cox: Elle mesurait 50 milles.

M. Portelance: Il s'agissait donc d'une section plus longue.

[Texte]

Mr. Cox: It was a longer section, yes.

The Chairman: Do you have a question, Mr. Trudel?

Mr. Trudel: I have one short one. Reference was made to the solicitors earlier. I would like to find out if the solicitors for the CNR cut down or excluded any of the recommendations made by Dr. Hardy?

Mr. Duncan: Did we cut them down? No, sir.

Mr. Trudel: Did you cut down or exclude any of the recommendations Dr. Hardy had made?

Mr. Duncan: No, not at all.

1805

Mr. MacMillan: They were accepted holus-bolus.

Mr. Trudel: Thank you.

Mr. Skoberg: That was part of the poker game, Mr. Duncan.

Mr. Duncan: Unfortunately I did not have a pat and, Mr. Skoberg, and I wound up paying what Dr. Hardy recommended.

Dr. Hardy: The complete answer, Mr. Chairman, is this: This poker game idea came in—and I am sorry I never mentioned it, as a matter of fact—in connection with Ginter. After I made my analysis, we still had to have dollar signs on it and what I said was: My estimate at one stage was \$200,000, but the payment finally negotiated was somewhat greater than that. It was \$275,485. I was not a party to this final negotiation, but it was on the same basis as my recommendations and exceeded it somewhat.

The Chairman: Before we adjourn I would like to note that you all received some corrections from Mr. Allen. Would the Committee agree that we make those corrections in the evidence of Mr. Allen?

Some hon. Members: Agreed.

Mr. Vaughan: Mr. Chairman, could I ask a question? Earlier today the members asked for the contracts and the clauses. Would you allow Mr. Duncan to put them or could he just hand them to the Clerk so they could form part of the evidence. They are the sections that you wished.

The Chairman: They could be appended to our proceedings.

[Interprétation]

M. Cox: Oui, c'était plus long.

Le président: Avez-vous une question à poser, monsieur Trudel?

M. Trudel: Une question très courte. On a parlé plus tôt des conseillers juridiques. Je voudrais savoir si les conseillers juridiques du National-Canadien ont diminué ou supprimé des recommandations formulées par le docteur Hardy?

M. Duncan: Si nous les avons diminuées? Non.

M. Trudel: Avez-vous diminué ou supprimé les recommandations de monsieur Hardy?

M. Duncan: Non, pas du tout.

M. MacMillan: On les a acceptées sans hésiter?

M. Trudel: Merci.

M. Skoberg: Cela faisait partie du jeu, monsieur Duncan.

M. Duncan: Malheureusement, je n'avais pas un bon jeu et j'ai dû payer ce que monsieur Hardy avait recommandé.

M. Hardy: Eh bien, la réponse, monsieur le président, la voici: cette idée de jeu de poker a été lancée et je m'excuse de l'avoir fait, pour Ginter. Après avoir fait l'analyse, il nous fallait toujours une évaluation en dollars, et j'ai dit qu'à un moment donné cela s'élevait à \$200,000, mais le paiement négocié enfin de compte était quelque peu plus élevé, soit \$275,485. Je n'ai pas pris part à cette dernière négociation, mais cela s'est fait d'après les mêmes fondements que mes recommandations et les dépassait même quelque peu.

Le président: Avant de lever la séance, j'aimerais souligner que vous avez tous reçu des rectifications de la part de monsieur Allen. Est-ce que le Comité conviendrait d'apporter ces corrections à la suite du témoignage de monsieur Allen?

Des voix: D'accord.

M. Vaughan: Pourrais-je vous demander une question? Plus tôt, aujourd'hui, les membres du Comité ont demandé les contrats et leurs clauses. Est-ce que vous permettriez à monsieur Duncan de vous les présenter ou pourrions-nous simplement les remettre au secrétaire du Comité pour qu'ils soient intégrés aux témoignages. Il s'agit des sections dont vous avez parlé.

Le président: Ils pourraient être annexés au compte-rendu.

[Text]

Mr. Duncan: May I also say for the record that I have here and will file, if you would like them sir, copies of the contracts of the Department of Public Works, of the Department of Transport and of the National Harbours Board. I do not know whether you have these, or whether you want these to go in. I have some trepidation putting them in in this form, but you can check them against those which you might get from those departments.

The Chairman: Is it agreed?

Some hon. Members: Agreed.

The Chairman: If there are no more questions, I would like to thank you, Mr. MacMillan, and all your staff for the hearing today. I would also like to thank all the contractors for coming to this hearing.

We will have a steering committee meeting at 8 o'clock tonight, and we will decide at that time when our next meeting will be.

There will be no meeting tonight.

[Interpretation]

M. Duncan: Puis-je ajouter aussi que je l'ai ici pour le compte rendu et que je déposerai, si vous le désirez, des copies des contrats du ministère des Travaux publics, du ministère des Transports et du Conseil des ports nationaux. Je ne sais pas si vous l'avez ou si vous voulez les inclure au compte-rendu. J'ai quelque émoi à les inclure sous cette forme, vous pouvez les comparer aux contrats que vous recevez peut-être des ministères.

Le président: D'accord?

Des voix: D'accord.

Le président: S'il n'y a pas d'autres questions, j'aimerais remercier, monsieur MacMillan et les membres de votre personnel d'être venus témoigner dans cette enceinte. Je désire aussi remercier tous les entrepreneurs qui sont venus à cette audience.

Il y aura un comité directeur qui se réunira ce soir à 20 heures. Nous déciderons alors quand aura lieu la prochaine réunion du Comité.

Il n'y aura pas de séance du Comité ce soir.

OFFICIAL BILINGUAL ISSUE

HOUSE OF COMMONS

First Session

Twenty-eighth Parliament, 1968-69

FASCICULE BILINGUE OFFICIEL

CHAMBRE DES COMMUNES

Première session de la

vingt-huitième législature, 1968-1969

STANDING COMMITTEE

ON

COMITÉ PERMANENT

DES

TRANSPORT
AND COMMUNICATIONS

TRANSPORTS
ET DES COMMUNICATIONS

Chairman

H.-Pit Lessard

Président

LIBRARY

SEP 15 1969

MINUTES OF PROCEEDINGS
AND EVIDENCE

PROCÈS-VERBAUX ET
TÉMOIGNAGES

No. 30

JULY 8, 1969

JULY 10, 1969

LE 8 JUILLET 1969

LE 10 JUILLET 1969

Respecting

Great Slave Lake line
of Railway.

Concernant

Ligne ferroviaire du Grand Lac
des Esclaves.

WITNESSES—TÉMOINS

(See Minutes of Proceedings)

(Voir Procès-verbaux)

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Chairman
Vice-Chairman

M. H.-Pit Lessard
Mr. Pat Mahoney

Président
Vice-président

and Messrs.

et MM.

Breau,
¹¹Corbin,
¹²Crossman,
Godin,
Guay (*Lévis*),
Howe,

⁶McGrath,
¹⁸McCleave,
Nesbitt,
⁷Nowlan,
²Peddle,
⁴Perrault,

⁵Pringle,
¹³Rose,
Skoberg,
¹⁷Smith (*St-Jean*),
Trudel,
Turner (*London-
East*)—(20)

(Quorum 11)

Le secrétaire du Comité

Robert Normand

Clerk of the Committee

Pursuant to Standing Order 65 (4) (b)

¹ Mr. Thomas (*Moncton*), replaced Mr. Cadieu (*Meadow Lake*), on July 4, 1969.

² Replaced Mr. Horner, on July 4, 1969.

⁸ Mr. Forget replaced Mr. Allmand, on July 4, 1969.

⁴ Replaced Mr. Douglas (*Assiniboia*), on July 4, 1969.

⁵ Replaced Mr. Crossman, on July 4, 1969.

⁶ Mr. Smith (*St. Jean*), replaced Mr. Osler, on July 4, 1969.

⁷ Replaced Mr. Baldwin, on July 7, 1969.

⁸ Replaced Mr. Bigg, on July 7, 1969.

⁹ Mr. Thomas (*Maisonneuve*), replaced Mr. Forget, on July 8, 1969.

¹⁰ Mr. Marceau replaced Mr. Corbin, on July 8, 1969.

¹¹ Replaced Mr. Smith (*St. Jean*), on July 9, 1969.

¹² Replaced Mr. Marceau, on July 9, 1969.

¹³ Replaced Mr. Benjamin, on July 9, 1969.

¹⁴ Mr. Forget replaced Mr. Thomas (*Maisonneuve*), on July 9, 1969.

¹⁵ Mr. Thomas (*Maisonneuve*), replaced Mr. Portelance, on July 10, 1969.

¹⁶ Mr. Mahoney replaced Mr. Thomas (*Maisonneuve*), on July 10, 1969.

¹⁷ Replaced Mr. Forget, on July 10, 1969.

¹⁸ Replaced Mr. Thomas (*Moncton*), on July 10, 1969.

Suivant l'article 65(4) (b) du Règlement

¹ M. Thomas (*Moncton*) remplace M. Cadieu (*Meadow Lake*), le 4 juillet 1969.

² Remplace M. Horner, le 4 juillet 1969.

⁸ M. Forget remplace M. Allmand, le 4 juillet 1969.

⁴ Remplace M. Douglas (*Assiniboia*), le 4 juillet 1969.

⁵ Remplace M. Crossman, le 4 juillet 1969.

⁶ M. Smith (*St. Jean*) remplace M. Osler, le 4 juillet 1969.

⁷ Remplace M. Baldwin, le 7 juillet 1969.

⁸ Remplace M. Bigg, le 7 juillet 1969.

⁹ M. Thomas (*Maisonneuve*) remplace M. Forget, le 8 juillet 1969.

¹⁰ M. Marceau remplace M. Corbin, le 8 juillet 1969.

¹¹ Remplace M. Smith (*St. Jean*), le 9 juillet 1969.

¹² Remplace M. Marceau, le 9 juillet 1969.

¹³ Remplace M. Benjamin, le 9 juillet 1969.

¹⁴ M. Forget remplace M. Thomas (*Maisonneuve*), le 9 juillet 1969.

¹⁵ M. Thomas (*Maisonneuve*), remplace M. Portelance, le 10 juillet 1969.

¹⁶ M. Mahoney remplace M. Thomas (*Maisonneuve*), le 10 juillet 1969.

¹⁷ Remplace M. Forget, le 10 juillet 1969.

¹⁸ Remplace M. Thomas (*Moncton*), le 10 juillet 1969.

[Text]

MINUTES OF PROCEEDINGS

TUESDAY, July 8, 1969
(59)

The Standing Committee on Transport and Communications met this day at 11:00 a.m. The Chairman, Mr. H. Pit Lessard, presided.

Members present: Messrs. Benjamin, Breau, Godin, Guay (*Lévis*), Howe, Lessard (*La Salle*), Marceau, Nesbitt, Nowlan, Peddle, Perrault, Portelance, Pringle, Skoberg, Smith (*Saint-Jean*), Thomas (*Maisonneuve*), Thomas (*Moncton*), Trudel, Turner (*London East*) (18).

Also present: Mr. Whelan.

The Committee proceeded with the election of a Vice-Chairman.

On motion of Mr. Pringle, seconded by Mr. Nesbitt,

Resolved,—That Mr. Trudel be elected Vice-Chairman of this Committee.

Moved by Mr. Breau, seconded by Mr. Guay (*Lévis*),

Resolved,—That nominations be closed.

The Chairman then declared Mr. Trudel duly elected Vice-Chairman of this Committee.

Mr. Trudel then proceeded to read a draft Report to the House on the question of the Great Slave Lake line of Railway that he prepared, and moved for its concurrence.

Debate arising thereon, Mr. Skoberg moved that the Committee adjourn to the call of the Chair, to allow members of the Committee to read the draft Report prepared by Mr. Trudel.

With the unanimous consent of members, Mr. Skoberg withdrew his motion and moved the following:

[Traduction]

PROCÈS-VERBAL

Le JEUDI 8 juillet 1969
(59)

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit ce matin à 11 heures, sous la présidence de M. H. Pit Lessard, président.

Présents: MM. Benjamin, Breau, Godin, Guay (*Lévis*), Howe, Lessard (*La Salle*), Marceau, Nesbitt, Nowlan, Peddle, Perrault, Portelance, Pringle, Skoberg, Smith (*Saint-Jean*), Thomas (*Maisonneuve*), Thomas (*Moncton*), Trudel, Turner (*London-Est*) (18).

Aussi présent: M. Whelan.

Le Comité procède à l'élection d'un vice-président.

Sur la proposition de M. Pringle, appuyé par M. Nesbitt,

Il est décidé—Que M. Trudel soit élu vice-président du Comité.

Sur la proposition de M. Breau, appuyé par M. Guay (*Lévis*),

Il est décidé—Qu'il soit mis fin aux candidatures.

Le président déclare alors M. Trudel dûment élu vice-président du Comité.

M. Trudel donne lecture d'un projet de rapport à la Chambre au sujet de la ligne de chemin de fer du Grand Lac des Esclaves qu'il avait préparé, puis en demande l'adoption par le Comité.

Comme la question suscite un débat, M. Skoberg propose que le Comité s'ajourne jusqu'à nouvel avis du président afin de permettre aux membres du Comité d'étudier le rapport préliminaire préparé par M. Trudel.

Du consentement unanime des membres du Comité, M. Skoberg retire sa proposition et propose la suivante:

Resolved,—That this Committee stand adjourned until Thursday, July 10, 1969 at 9:30 a.m., to allow members to consider the draft Report prepared by Mr. Trudel.

Il est décidé—Que le Comité s'ajourne jusqu'au jeudi 10 juillet, à 9 h 30 du matin, pour permettre aux membres d'étudier le projet de rapport préparé par M. Trudel.

At 12:05 p.m., the Committee adjourned.

La séance est levée à midi et cinq minutes.

Le secrétaire du Comité,

Robert Normand,

Clerk of the Committee.

THURSDAY, July 10, 1969.
(60)

Le JEUDI 10 juillet 1969
(60)

The Standing Committee on Transport and Communications met this day at 9:36 a.m. The Chairman, Mr. H. Pit Lessard, presided.

Members present: Messrs. Breau, Corbin, Crossman, Godin, Guay (*Lévis*), Lessard (*LaSalle*), Mahoney, McCleave, McGrath, Nesbitt, Nowlan, Peddle, Perrault, Pringle, Rose, Skoberg, Smith (*St. Jean*), Trudel, Turner (*London East*).

Also present: Messrs. Osler and Whelan, M.P.'s.

Pursuant to the Order of Reference dated June 26, 1969, which authorizes the Standing Committee on Transport and Communications to adjourn from place to place within eastern Canada, for the purpose of completing its inquiry into the Transportation problems of the Atlantic provinces, it was moved by Mr. Pringle,

Resolved,—That the Committee Clerk be authorized to advertise in the leading newspapers of the Atlantic Provinces, the public hearings to be held by the Standing Committee on Transport and Communications in certain Cities in the Province of Quebec and in Labrador.

Mr. Jacques L. Trudel resigned from his functions as Vice-Chairman and the Committee proceeded with the election of a Vice-Chairman

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit à 9 h 36, ce matin. Le président, M. H. Pit Lessard, occupe le fauteuil.

Présents: MM. Breau, Corbin, Crossman, Godin, Guay (*Lévis*), Lessard (*LaSalle*), Mahoney, McCleave, McGrath, Nesbitt, Nowlan, Peddle, Perrault, Pringle, Rose, Skoberg, Smith (*Saint-Jean*), Trudel et Turner (*London-Est*).

Aussi présents: MM. Osler et Whalen députés.

Conformément à l'Ordre de renvoi du 26 juin 1969 autorisant le Comité permanent des transports et des communications à tenir des réunions dans divers endroits de l'Est du Canada en vue de compléter son enquête sur les problèmes de transport dans les provinces Atlantiques, il est proposé par M. Pringle

Il est décidé que le secrétaire du Comité soit autorisé à faire annoncer dans les principaux journaux des provinces Atlantiques les audiences publiques que tiendra le Comité permanent des transports et des communications dans diverses villes du Québec et au Labrador.

M. Jacques L. Trudel résigne ses fonctions de vice-président et le Comité procède à l'élection d'un nouveau vice-président.

Moved by Mr. Skoberg
Seconded by Mr. Pringle

Resolved,—That Mr. Pat Mahoney be elected Vice-Chairman of this Committee.

Moved by Mr. Pringle
Seconded by Mr. McCleave

Resolved,—That nominations be closed.

The Chairman declared Mr. Mahoney, duly elected Vice-Chairman of this Committee.

The Committee then resumed consideration of the motion made by Mr. Trudel at the last meeting, to adopt the draft Report that he prepared on the question of the Great Slave Lake line of Railway.

Debate arising, it was moved by Mr. Pringle,

Resolved,—That this Committee adjourn to the call of the Chair.

The motion received unanimous agreement and the Committee adjourned at 10:20 a.m.

Sur la proposition de M. Skoberg
Appuyé par M. Pringle,

Il est décidé que M. Pat Mahoney soit élu vice-président du Comité.

Sur la proposition de M. Pringle
Appuyé par M. McCleave,

Il est décidé de ne pas accepter d'autres candidatures.

Le président déclare que M. Mahoney est dûment élu vice-président du Comité.

Le Comité poursuit l'étude de la proposition faite par M. Trudel lors de la dernière réunion, c'est-à-dire celle d'adopter l'ébauche de rapport qu'il a préparée au sujet de la ligne ferroviaire du Grand lac des Esclaves.

Comme il y a débat, il est proposé par M. Pringle et

Il est décidé que le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

La proposition est adoptée à l'unanimité et le Comité s'ajourne à 10 h 20 du matin.

Le secrétaire du Comité,
Robert Normand,
Clerk of the Committee.

[Texte]

EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

Tuesday, July 8, 1969

• 1109

The Chairman: Gentlemen, I see a quorum. To begin with, I would like to have a motion for a replacement for the Vice-Chairman.

Mr. Pringle: Mr. Chairman, I would be pleased to nominate Jacques Trudel for Vice-Chairman of this committee.

The Chairman: A seconder? By Mr. Nesbitt.

Mr. Skoberg: May I ask, Mr. Chairman, was not Mr. Mahoney our Vice-Chairman?

The Chairman: Yes, but he is away, Mr. Skoberg.

Mr. Skoberg: Why are you asking then for a replacement?

The Chairman: He is not on the committee. He has been replaced last meeting.

Mr. Skoberg: Permanently?

The Chairman: Well, that will be up to...

Mr. Skoberg: This is something new to me, to just replace the Vice-Chairman because he happens to be absent from a meeting. What is the purpose behind this?

The Chairman: He is not on the Committee. He was replaced on the Committee. That is why we have to have a motion to replace him.

• 1110

Mr. Howe: Did he ask to be replaced?

The Chairman: Yes, it was understood when he left. He is on a tour for the government at the moment. Any other nominations, gentlemen?

Mr. Skoberg: Mr. Chairman, I certainly support the nomination but I certainly do not agree with the procedures that you are proceeding with at this time just because a man is off the Committee because he is away. We have had other cases where individuals have

[Interprétation]

TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

Le mardi 8 juillet 1969

Le président: Messieurs, nous avons quorum. Tout d'abord, je voudrais que quelqu'un présente une motion visant à remplacer le vice-président.

M. Pringle: Je serais heureux de proposer la nomination de M. Jacques Trudel au titre de vice-président du Comité.

Le président: Quelqu'un appuie-t-il la motion? Monsieur Nesbitt?

M. Skoberg: Monsieur le président, M. Mahoney n'était-il pas notre vice-président?

Le président: Oui, mais il est absent, monsieur Skoberg.

M. Skoberg: Pourquoi demandez-vous alors qu'on le remplace?

Le président: Il n'est pas du Comité. Il a été remplacé au cours de la dernière réunion.

M. Skoberg: De façon permanente?

Le président: Cela est laissé à la discrétion de...

M. Skoberg: C'est la première fois pour moi qu'on remplace le vice-président parce qu'il est absent d'une réunion. Quelle en est la raison?

Le président: Il n'est pas du Comité. Il a été remplacé. Voilà pourquoi il faut que l'on présente une motion pour le remplacer.

M. Howe: A-t-il demandé à être remplacé?

Le président: Oui. Cela était sous-entendu quand il est parti. Il est en voyage pour le compte du gouvernement en ce moment. Est-ce qu'il y a d'autres noms à proposer, messieurs?

M. Skoberg: J'appuie volontiers cette nomination, mais je ne suis pas d'accord avec votre façon de procéder. Un homme n'est pas chassé d'un comité simplement parce qu'il est absent. Il y a eu d'autres cas où des membres étaient en voyage et où on les a remplacés.

[Text]

made tours on committees and been absent from meetings. You do not immediately replace the Vice-Chairman.

The Chairman: If he is absent from the Committee we can have a motion to replace him, Mr. Skoberg. This is a rule of the House. Shall I call the nominations closed?

Mr. Skoberg: No. I would like to move the nomination of Mr. Nesbitt, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Nesbitt?

Mr. Nesbitt: No. I thank Mr. Skoberg very much for naming me but I think that I will decline the nomination at this time. Thank you very much indeed, though.

The Chairman: Any other nominations?

Mr. Nowlan: There is no question of defrocking Mr. Mahoney, is there? This would be the second one of this Committee that got defrocked.

The Chairman: No. We have done it two, three four times already. When Mr. Mahoney comes back, it will be up to the Committee to put him back on the Committee. It will be up to the Committee to decide.

Will somebody move that the nomination be closed?

Moved by Mr. Breau and seconded by Mr. Guay.

The nominations are closed. All in favour of Mr. Jacques Trudel being nominated?

Nomination agreed to.

Gentlemen, we have not had a meeting of the Committee for a week or so and I know some of the members are very anxious to finish this report that we have on the hearing of the contractors. At the last meeting I had a motion by Mr. Skoberg and it is still pending. If anyone wishes to speak on the motion of Mr. Skoberg, you will be allowed to. I have discussed this with Dr. Ollivier, who told me the motion is in order and can be put. Would you like the Clerk to read this motion over again so that the members will be aware of this?

Mr. Skoberg: Mr. Chairman, that motion was made in the subcommittee for the consideration of the subcommittee and at that time I thought that we were going to have another meeting. I am quite prepared to move the motion in the full Committee but I thought that the subcommittee was going to discuss it. I will introduce it but I would prefer to see

[Interpretation]

On ne remplace pas un vice-président aussi tôt.

Le président: S'il est absent du Comité, nous pouvons présenter une motion pour le remplacer. C'est un règlement de la Chambre. La nomination est-elle terminée?

M. Skoberg: Non. Je propose la nomination de M. Nesbitt, monsieur le président.

Le président: Monsieur Nesbitt?

M. Nesbitt: Non. Je remercie très chaleureusement M. Skoberg mais je pense que je dois décliner cette offre en ce moment.

Le président: Y a-t-il d'autres noms à proposer?

M. Nowlan: Nous n'allons pas éliminer M. Mahoney, n'est-ce pas? Il s'agirait du deuxième à subir ce sort dans ce Comité.

Le président: Non, nous l'avons fait deux fois, quatre fois déjà. Lorsque M. Mahoney reviendra, ce sera au Comité de le réinstituer vice-président du Comité. Le Comité décidera.

Quelqu'un proposera-t-il que la nomination s'achève?

Proposée par M. Breau et appuyée par M. Guay.

Les nominations sont terminées. Tous ceux qui sont en faveur de la nomination de M. Trudel?

La nomination est acceptée.

Messieurs, le Comité ne s'est pas réuni depuis une semaine environ et je sais qu'il y a quelques-uns d'entre vous qui tiennent beaucoup à terminer l'étude du rapport sur les témoignages des entrepreneurs. Lors de la dernière réunion, M. Skoberg a proposé une motion qui n'a pas été votée. Si quelqu'un veut prendre la parole au sujet de la motion de M. Skoberg, vous pourrez le faire. J'ai étudié la question avec M. Ollivier qui m'a dit que la motion répondait aux normes et qu'elle pouvait être proposée. Voudriez-vous que le secrétaire vous relise la motion pour que tous les membres la connaissent?

M. Skoberg: Monsieur le président, la motion a été proposée au sous-comité, pour qu'il l'étudie. A ce moment-là, je pensais que nous allions tenir une autre réunion. Je suis prêt à présenter la motion au comité plénier mais je pensais que le sous-comité allait étudier cette question. Je vais la proposer, mais j'aimerais mieux que cette question fasse l'objet

[Texte]

some discussion in this full Committee if this is the purpose of the meeting today before moving that motion.

The Chairman: Even if you did make it in the steering committee, it has to be brought back to the full Committee for discussion, Mr. Skoberg.

Mr. Skoberg: This is true but it would have been preferable to have the steering committee discuss it and come in with a unanimous suggestion as to the procedure to follow in this case. That did not happen, as you are well aware.

The Chairman: Would you like the Clerk to read your motion and speak on it after?

Mr. Skoberg: I would prefer to hold the motion up until I see some discussion around the table.

The Chairman: Would you read the motion, Mr. Normand?

The Clerk: Moved that the Committee recommend to the House...

Mr. Skoberg: Mr. Chairman, I suggested that I was not moving the motion at this time. I prefer if you would set the tenor of the meeting and the purpose of the meeting. I have not moved that motion. That motion was submitted to the subcommittee and there was no vote taken on it in the subcommittee; so it has no business in here at this particular time.

• 1115

The Chairman: Mr. Skoberg, I tried to get the steering committee at three different times but I could not as some of the members were away. One of the purposes this morning is to get another Vice-Chairman on the Committee. It is not the fault of anybody but last week I tried to get the steering committee together but I could not make it.

Mr. Skoberg: I am not criticizing you on the steering committee; I am just suggesting I have not moved the motion before this Committee at this particular time. There is no reason to read the motion until such time as discussion has taken place; then if I want to move it, that is my prerogative, I presume.

The Chairman: If I understand you right, you would like to leave the discussion open before you make any motion.

Mr. Skoberg: Right. Or maybe leave it to somebody else to make a motion.

[Interprétation]

jet de discussions de la part du comité plénier, si c'est le but de cette réunion, avant de proposer la motion.

Le président: Même si la motion avait été présentée au comité directeur, il aurait fallu que la question soit déférée au comité plénier pour être étudiée, monsieur Skoberg.

M. Skoberg: C'est vrai, mais il serait préférable que le comité directeur en discute et qu'à l'unanimité, il indique la manière de procéder à adopter dans ce cas. Cela ne s'est pas produit, comme vous le savez.

Le président: Voudriez-vous que le greffier relise votre motion et élaborer ensuite?

M. Skoberg: Non, j'aimerais mieux réserver la motion jusqu'à ce que l'on en discute.

Le président: Pouvez-vous lire la motion, monsieur Normand?

Le secrétaire du comité: On propose que le Comité recommande à la Chambre...

M. Skoberg: Monsieur le président, j'ai dit que je ne proposais pas la motion en ce moment. Je préférerais que vous nous indiquiez le contenu et le but de la réunion. Je n'ai pas proposé cette motion. La motion a été présentée au sous-comité et il n'y a pas eu de vote à ce sujet au sous-comité, de sorte qu'il ne vaut rien de présenter cette motion à l'heure actuelle.

Le président: Monsieur Skoberg, j'ai essayé de réunir le comité directeur à trois reprises, mais c'était impossible parce que certains membres du Comité étaient absents. La réunion de ce matin a été convoquée entre autres pour élire un autre vice-président. Ce n'est la faute de personne, mais la semaine dernière, j'ai essayé de réunir le comité directeur, mais je n'ai pu le faire.

M. Skoberg: Je ne vous critique pas, monsieur, ni le comité directeur, je dis simplement que je n'ai pas proposé la motion à ce Comité. Il n'y a donc pas de raison de nous en donner lecture avant que la discussion soit entamée. Je présume que j'ai bien le droit de procéder de cette façon.

Le président: Donc, vous voulez que nous discussions avant de proposer la motion.

M. Skoberg: Oui, ou peut-être laisser à quelqu'un d'autre le soin de la présenter.

[Text]

Le président: Monsieur Trudel?

M. Trudel: Monsieur le président, si j'ai bien compris, M. Skoberg voudrait connaître la raison de la réunion de ce matin, avant de pouvoir présenter ou non sa motion.

Le président: Pour répondre à votre question, monsieur Trudel, le comité directeur devait siéger la semaine dernière pour prendre connaissance de la motion de M. Skoberg, mais nous n'avons pas pu avoir un quorum; j'ai essayé à deux reprises, mais sans succès. Vous savez comme moi, que la question a été posée en Chambre, on pressait le ministre de demander au président du comité des Transports de convoquer une réunion quelconque afin de mettre fin à cette discussion; c'est là, la raison de la rencontre de ce matin. Cependant, si M. Skoberg veut laisser sa question en suspens, il est libre; il n'a pas fait de motion jusqu'à présent. La discussion est donc ouverte au sujet des ententes intervenues entre les contracteurs et le CNR.

The Chairman: Mr. Howe?

Mr. Howe: You indicated at the beginning of the meeting that this meeting was to prepare a report on that particular phase of our activities with regard to the railway and the CNR, the Great Slave Lake Railway and the CNR. Now is the purpose of this meeting to assist you in preparing that report and to decide whether we will accept the recommendation of the contractors to suggest a complete and full hearing? Is this the purpose of this meeting?

The Chairman: My first feeling was, Mr. Howe, that we wait until we had had the evidence from all the witnesses we have heard before starting to work on this report. But, as you know, I was almost pressed to have some kind of meeting of the Transport Committee and this is the reason why I called you people here this morning.

Mr. Nesbitt: Mr. Chairman, have you had any word on how soon these reports may be ready?

The Chairman: It might take a week or ten days more.

Mr. Nesbitt: As far as I am concerned, Mr. Chairman, I realize that there are perhaps some members of the Committee, particularly some newer members of the Committee who have recently been added, who might wish to go over the evidence in detail. But I think that those of us who have been regular members of the Committee or, I think perhaps who have attended the hearings concerning the Great Slave Lake Railway prob-

[Interpretation]

The Chairman: Mr. Trudel?

Mr. Trudel: Mr. Chairman, If I understood correctly, Mr. Skoberg wants to know why we are meeting this morning before presenting his motion.

The Chairman: To answer your question, Mr. Trudel, we were to meet last week to study Mr. Skoberg's motion but we could not get a quorum. I tried twice and could not get a quorum. You know that the question was brought up in the House, the Minister was asked to request of the Chairman of the Transport Committee to try and bring this discussion to an end; that is why I called the Committee together this morning to discuss this matter. However, if Mr. Skoberg wants to leave this motion for the time being, he is free to do so; he did not make a motion up to now. Therefore, discussion is open regarding the agreements between the contractors and the CNR.

Le président: Monsieur Howe?

M. Howe: Vous avez dit au début, que nous étions réunis pour préparer un rapport sur cette phase du travail relative aux chemins de fer et au CN, le *Great Slave Lake Railway* et le CN. Maintenant, la réunion vise-t-elle à aider à la préparation de ce rapport et à décider si nous allons accepter la solution des entrepreneurs, à savoir une vraie audience. Est-ce l'objectif que vise cette réunion?

Le président: Au début, monsieur Howe, je pensais que nous pourrions attendre d'avoir reçu les dépositions de tous les témoins entendus avant de commencer à travailler en vue de ce rapport. En outre, je tenais beaucoup à tenir une réunion du Comité des Transports et c'est pour cela que je vous ai convoqués ce matin.

M. Nesbitt: Est-ce que vous savez quand ces rapports seront prêts?

Le président: Peut-être d'ici une semaine ou 10 jours.

M. Nesbitt: Pour ma part, monsieur le président, je me rends compte que peut-être certains membres du Comité, les derniers venus surtout, souhaiteraient revoir tous les témoignages en détail. Mais je présume que ceux qui ont assisté régulièrement aux réunions ou aux audiences relatives à la question du Chemin de fer du Grand Lac des Esclaves connaissent les témoignages des deux parties et depuis le début, je pense que ce Comité n'est

[Texte]

lem, are probably pretty familiar with the evidence of both sides and my position from the very start has been that this Committee is not in a position and should not have to go into the details or, in fact, hold a form of quasi court because we do not have the proper facilities for doing that, for hearing witnesses and having them available for cross-examination and all that sort of thing. We just cannot do it, and the way I envisage this whole business and my point of view is that we hear the contractors, what they had to say—and there was some opportunity for questioning, of course—and hear the CNR officials, what they had to say—and of course there was some moderate opportunity for questioning there—and there seemed to be a very considerable difference of opinion between the points of view.

As I indicated earlier, I felt this whole thing was really much like a grand jury hearing in a court where you only decide whether or not there is sufficient dispute to send the

• 1120

whole matter for a very thorough and very proper inquiry, which we really are not in a position to do and, in any event, I do not think we should set that sort of a precedent. We are merely here to decide whether there is enough difference of opinion and whether enough material has been presented to us to have the matter gone into very thoroughly. As far as I am concerned, Mr. Chairman, I feel there certainly is sufficient evidence to recommend, if the government saw fit, that a proper inquiry could be made under the Inquiries Act. That is my position on the matter. There seems to be a great deal of material in dispute between the CNR and the contractors and there is the question of who one believes, which one can only develop by additional evidence and by cross-examination, which we could not possibly do here. I think we should recommend that the government should consider the matter and, if they see fit, have an inquiry made under the Inquiries Act. That is my position, Mr. Chairman.

Le président: Monsieur Guay.

M. Guay: Je ne poserai qu'une question. Je me demande tout d'abord pourquoi nous sommes ici ce matin si nous ne voulons pas étudier la motion de M. Skoberg. Je me souviens très bien que la semaine dernière, on a exercé des pressions à la Chambre, on voulait questionner le président du Comité, afin qu'un rapport soit soumis le plus tôt possible, je m'en souviens très bien, étant en Chambre à l'heure de la période des questions. Alors, allons-nous cesser de poser des questions en

[Interprétation]

pas en mesure et ne devrait pas étudier en détail ou en fait, ne devrait pas tenir un genre de quasi-tribunal parce que nous n'avons pas les moyens de le faire, d'entendre les témoins et de leur permettre la contre-interrogation et autre. Nous ne pouvons tout simplement pas le faire. Selon moi, nous avons entendu les entrepreneurs, nous avons eu l'occasion de les interroger naturellement, nous avons entendu les représentants du CN; nous avons aussi pu leur poser quelques questions et il semble que leurs opinions diffèrent énormément.

Comme je l'ai dit auparavant, on se croirait en audience devant un jury d'accusation où l'on ne fait que décider s'il y a suffisamment de controverse pour que la question fasse

l'objet d'une étude approfondie. Ce n'est pas à nous de le faire, à mon avis et on ne devrait pas créer ce précédent. Nous devons d'abord décider si les mémoires et les plaintes reçus et les divergences d'opinions justifient une étude approfondie du sujet. A mon avis, monsieur le président, il y a suffisamment de preuves pour recommander au gouvernement de faire une enquête en vertu de la Loi sur les enquêtes. Il semble y avoir beaucoup de controverses entre le National-Canadien et les entrepreneurs. Il s'agit de trouver en qui nous devons avoir confiance, et ceci ne peut être fait que par des témoignages supplémentaires et par un contre-interrogatoire; mais ce n'est pas possible ici. Voilà ce que je pense monsieur le président.

The Chairman: Mr. Guay.

Mr. Guay: I will ask only one question. I am wondering, first of all, why we are here this morning, if we do not want to study Mr. Skoberg's motion. I remember very well that last week, pressure was brought to bear in the House we wanted to ask questions of the Chairman of the Committee, so that a report could be tabled as soon as possible. I remember very well as I was in the House at that time during the question period. So are we going to stop asking questions in the House or

[Text]

Chambre ou si nous allons attendre les rapports des comités de façon à permettre aux nouveaux membres de les étudier et de se former une opinion là-dessus.

Quant à moi, j'ai suivi toutes les délibérations du Comité. Je n'ai pas à parler sur la motion de M. Skoberg. Mon opinion est déjà faite. Je pourrai le faire lorsque la motion sera en délibéré, mais je pense qu'il faudrait tout de même être logique dans toute cette affaire. Si nous disons ce matin que le Comité est ajourné en attendant les rapports du Comité, alors, nous n'avons qu'à nous y conformer et devons cesser de poser des questions à la Chambre. Je ne sais pas, dans quel but nous le faisons.

The Chairman: That is what I tried to explain a few minutes ago. Mr. Nesbitt, I do not blame you for asking the Minister to press me to have a meeting, as I think Mr. Peddle did as well. This is completely agreeable to me, but it was understood by some of the members that we should at least wait to hear the evidence put forward by some of the contractors for the CNR before we have another meeting in order to really get both sides of the story. That was my feeling.

Mr. Nesbitt: Now that you have brought it up, Mr. Chairman, there is one thing that I think I should make clear. As we all know, it is uncertain just when the House will adjourn for the summer. This thing has been hanging fire and a great many people are concerned about it. There is also the matter of a visit by the Committee, or part thereof, to Labrador and I think these matters should be dealt with, at least in some way or another, before we adjourn for the summer. That was my reason for making the request of the minister.

M. Trudel: Monsieur le président, la première question que nous devrions nous poser est: devons-nous continuer la réunion ou attendre? J'abonderais dans le sens de M. Guay, à savoir si nous devons attendre de recevoir le rapport des Comités. Cela ne sert à rien de continuer les délibérations. Le Comité est-il d'avis que nous devrions continuer la réunion ou non? Je pense que nous devrions avoir une question.

The Chairman: There are two things we could discuss this morning, as Mr. Nesbitt mentioned. We received an order of reference from the House to visit Labrador and Lévis.

Mr. Trudel: Right.

[Interpretation]

are we going to wait until the committee reports are ready, to enable the new members to study them and form an opinion on this.

As for me, I followed all the discussion of the Committee. I did not speak on Mr. Skoberg's motion. My mind is already made up. I can do it when the motion will be discussed, but I think we have to be logical in all this. If we say this morning that the Committee was adjourned until the Committee's report, then we should just wait and stop asking questions in the House. I do not know why we are doing it.

Le président: C'est ce que j'ai essayé de vous expliquer il y a quelques instants. Monsieur Nesbitt, je ne vous blâme pas d'avoir demandé au ministre d'exiger que je fasse une réunion, car M. Peddle l'a fait également. Je n'y vois aucun inconvénient pour ma part, mais nous avions convenu que nous devrions au moins entendre les témoignages de certains entrepreneurs du National-Canadien avant d'avoir une autre réunion, afin de connaître les deux côtés de la médaille.

M. Nesbitt: Il y a un point que je devrais préciser. Maintenant que vous avez soulevé la question, monsieur le président, nous ne savons pas très bien quand la Chambre ajournera pour l'été. Ceci préoccupe bien des gens. Il y a aussi la question de la visite du Comité au Labrador et il me semble que ces questions devraient être étudiées avant l'ajournement pour l'été. C'est la raison pour laquelle j'ai fait cette demande au ministre.

Mr. Trudel: Mr. Chairman, I think that the first question we should ask ourselves is: are we to continue the meeting or should we wait? I would side with Mr. Guay in saying that we should wait for the report of the committees. It is useless to continue the deliberations. Does the Committee agree that we should continue this meeting, or not? I think we should have a question.

Le président: Il y a deux questions que nous pourrions étudier ce matin, comme l'a mentionné M. Nesbitt. Nous avons reçu une ordonnance de la Chambre selon laquelle nous devons nous rendre au Labrador et à Lévis.

M. Trudel: C'est vrai.

[Texte]

The Chairman: This matter could be settled this morning. We could talk it over and ask the Clerk to notify the newspapers and the companies or associations that have briefs to present. With respect to the Great Slave Lake Railway matter, if it is the wish of the Committee that we should wait until we have the full evidence from the report, this is up to the Committee to decide.

M. Guay: Monsieur le président, à ce propos, je suis d'accord avec M. Nesbitt que nous pouvons discuter de cela. Pour ma part, j'ai déjà reçu, dans le cas du voyage à Lévis et au Labrador, plusieurs lettres d'associations de camionneurs, associations qui touchent de près au transport et qui voudraient savoir d'abord, la date à laquelle nous irions. Nous sommes incapables, présentement, de prévoir quand les travaux de la Chambre reprendront, mais nous devrions fixer une date, car ces gens-là veulent le savoir, ils ont des mémoires à présenter et ils veulent se préparer en conséquence. Je pense que ceci est très important. Je suis entièrement d'accord avec M. Nesbitt que nous fixions au moins la date présentement.

The Chairman: Let us get this thing straight. In connection with the Great Slave Lake Railway, is the Committee in favour of waiting until we get the full evidence from the printers?

Mr. Whalen: Mr. Chairman, if we do not have the full evidence when we adjourn it means that it dies with this session of Parliament and we do not recommend anything. Is that not right?

The Chairman: Parliament is just adjourned.

Mr. Whalen: If I understand the suggestions that were made some months ago, we would only come back for perhaps three or four days in the fall. I am not a member of the Committee, although I would have liked to have been, but I think I have heard enough that I would not hesitate to recommend some kind of an inquiry into the handling of contracts by the CNR. It would clear their name and it would clear a lot of doubt in a lot of members' minds about the handling of the contracts if the inquiry found that there was no mishandling of the contracts and that there was nothing wrong with Clause 16. We hear a lot of talk, Mr. Chairman, about ombudsmen, and if the Committee cannot hear things and try to make up their mind on it I can see the failure of the Committee to handle these things in the fashion that most people in Canada think they should be handled.

[Interprétation]

Le président: Nous pourrions régler cette question ce matin. Nous pourrions en parler et demander au greffier d'avertir les journaux, les compagnies ou les associations qui ont des mémoires à présenter. En ce qui concerne la question du chemin de fer du Grand Lac des Esclaves, nous devrions attendre d'avoir reçu les témoignages qui figurent dans le rapport; c'est au comité de décider.

Mr. Guay: Mr. Chairman, in this regard I agree with Mr. Nesbitt that this can be discussed. As for me, I have so far received about the trip to Lévis and Labrador a number of letters from truckers associations, associations closely involved in transportation, which would like to know when we are going to get there. We cannot at present foresee when the House will reconvene, but we should set a date, because these people want to know, they want to submit briefs and they want to be ready. I think it is very important. I agree completely with Mr. Nesbitt that we at least set a date now.

Le président: En ce qui concerne la question du chemin de fer du Grand Lac des Esclaves, est-ce que le Comité est d'accord pour attendre que l'on reçoive tous les témoignages?

M. Whalen: Monsieur le président, si nous n'avons pas tous les témoignages lorsque nous ajournerons, ce problème prendra fin avec la session et nous ne recommanderions rien.

Le président: Le Parlement s'ajourne, c'est tout.

M. Whalen: D'après ce qui a été dit il y a quelques mois, nous reviendrions pour trois ou quatre jours en automne seulement. Je ne suis pas membre du Comité, même si j'aurais voulu l'être, mais j'en ai assez entendu pour ne pas hésiter à recommander qu'on fasse une enquête sur la façon dont les contrats sont appliqués par le National Canadien. Ceci le disculperait et éliminerait un grand nombre de doutes au sujet de l'application des contrats, si l'enquête révélait que les contrats sont bien appliqués et que l'article 16 ne montre aucune erreur. On parle beaucoup, monsieur le président, d'ombudsmen, et si le Comité ne peut prendre de décision à cet égard, c'est qu'il n'a pas réussi à s'occuper de ces questions de la façon dont la plupart des Canadiens l'auraient espéré.

[Text]

Mr. Thomas (Moncton): Mr. Chairman, I hate to think that this Committee is of the opinion that we should just stall this thing off a little longer. We have heard about this all through the session. We have heard the contractors and we have heard the CN officials and, as Mr. Nesbitt says, this is in the nature of a grand jury. We are not here to decide who is right or who is wrong. We are only here to make a decision on whether there is a sufficient conflict of testimony that an inquiry should be held, and for the life of me I cannot see the point in waiting for printed evidence. We have all heard these people in person. Just from hearing them we know there is definitely a conflict of testimony and I think we should decide right here and now to settle this thing once and for all as far as the Committee is concerned. If we set it off again today how do we know when it will come up again. I think we should take action right now and settle this thing.

Mr. Skoberg: Mr. Chairman, I certainly agree that some action has to be taken. It would be most unfortunate after this exercise we have been going through for the last two or three years that I think we have been involved in this, or more, if some decision were not taken. If what Mr. Whalen says is correct, that the action and the procedure we have taken so far would die in the fall when we come back, then I believe this Committee is obligated to take some action and clear this up once and for all. I think a decision has to be made on whether we wish to wait for the transcript or not. I do not want to be part of a grand jury. I do not think any member of this Committee is entitled to sit in judgment on the pros or cons of this particular situation. I think we have to decide whether we will refer it further or not in order to let these people have redress from what they consider to be a violation of their rights. I agree wholeheartedly that a decision has to be made today on whether to wait for the transcript or not. In the event the transcript is not available before the House rises, I think this Committee will have to meet to make a final decision before we leave the House.

Le président: Monsieur Trudel.

M. Trudel: Monsieur le président, je reviens à la première question que j'ai posée. Devons-nous attendre ou non? J'ai une autre façon de procéder à suggérer, mais je voudrais que nous clarifions le point suivant d'abord: le Comité est-il d'avis d'attendre? Sinon, nous pourrions procéder autrement. Il faut, premièrement, prendre une décision: allons-nous attendre la transcription des

[Interpretation]

M. Thomas (Moncton): Monsieur le président, ça m'ennuie de penser que le Comité veut reporter la question à plus tard. Nous avons entendu les entrepreneurs, les fonctionnaires du CN et, comme l'a dit M. Nesbitt, ce problème concerne le grand jury. Nous ne sommes pas ici pour décider qui a tort ou qui a raison. Nous devons simplement voir si les témoignages sont contradictoires et décider si l'on doit tenir une enquête. Je ne vois pas pourquoi on devrait attendre que les témoignages soient imprimés. On les a tous entendus témoigner. Et par le seul fait de les entendre, nous voyons que les témoignages sont contradictoires. Il me semble que nous devrions régler la question maintenant et une fois pour toutes, en ce qui concerne le Comité. Si nous réglons la question aujourd'hui, comment saurons-nous quand elle sera de nouveau soulevée? Je crois qu'il vaut mieux agir maintenant et solutionner le problème.

M. Skoberg: Monsieur le président, je suis d'accord pour qu'on fasse quelque chose. Il serait regrettable, après tout ce qu'on a fait pendant les trois dernières années si on ne prenait pas de décisions. Si ce qu'a dit M. Whalen est juste, à savoir que tout ce qu'on a fait n'aurait pas de suite, à l'automne quand nous reviendrons, je crois que le Comité est obligé d'agir maintenant et de régler la question une fois pour toutes. Je crois que l'on doit décider maintenant s'il faut attendre de recevoir le compte rendu des témoignages. Je ne veux pas qu'on fasse office de grand jury. Je ne crois pas que les membres du Comité aient le droit de juger le pour et le contre de cette situation. Nous devons décider si la question doit être reportée à plus tard, de façon que ces gens ne se croient plus lésés dans leurs droits. Il faut donc se décider aujourd'hui. Si le compte rendu n'est pas disponible au moment où la Chambre ajournera, le Comité devra se réunir pour prendre une décision finale avant de quitter la Chambre.

The Chairman: Mr. Trudel.

Mr. Trudel: Mr. Chairman, I come back to the first question. I asked, are we going to wait? I can suggest another way to proceed, but I would first like to clarify one point. Is the Committee agreed that we should wait or not? If not, we could proceed another way. But first, we must decide. Are we going to wait for the transcription of the reports? I have a suggestion to make, but I would like

[Texte]

rapports? J'aurais une autre suggestion à faire, mais je voudrais auparavant que nous déterminions si nous devons attendre ou non. J'opine dans le même sens que M. Skoberg.

What do we do now? I would like to have the opinion of the Committee on whether we should wait for the transcript or not.

• 1130

The Chairman: I do not think this is for me to decide. It is up to the Committee to decide what it is going to do. Does anybody wish to move that we should go along with it or that we should wait?

M. Trudel: Dans ce cas-là, j'aimerais faire une proposition. Nous avons entendu la version des deux parties, je pense que c'est M. Thomas qui l'a dit, et je suis prêt à prendre position immédiatement, mais je ne sais pas si les autres membres le sont. Si c'est l'avis unanime du Comité, je serais disposé à ce que nous continuions ou à ce que nous procédions immédiatement à la rédaction du rapport, à compter de ce matin, sans attendre que tous les volumes nous parviennent. Je crois que les membres du Comité, qui ont assisté à toutes les séances, ont entendu les deux parties, on y a fait allusion tout à l'heure. Nous avons consacré suffisamment de temps à cette étude et nous en sommes arrivés au point où nous devons prendre une décision présentement. C'est là mon opinion.

Le président: Monsieur Nowlan.

Mr. Nowlan: I agree with Mr. Trudel. I have not been here at this phase of all the Committee hearings, although I have been somewhat exposed to this situation in the last year or so as a member of the Transport Committee, and we have had several briefs on the Great Slave Lake Railway over a period of time. There is no doubt in my mind that if we decide not to do a thing today in view of the state of Parliament and/or the problem in getting translation, all this work up until now will have effectively been killed and we will have to regurgitate the whole thing sometime next fall.

Certainly for those who heard the evidence and/or had all the briefs that went around earlier in this Committee, I do not think there is much doubt, and I really wonder what the written evidence is going to do to help the people who heard the evidence to make up their minds as to whether there is enough conflict in evidence to refer this matter somewhere else.

Like Mr. Trudel, I think the Committee should make a decision, whether or not it

[Interprétation]

that we establish first if we must wait or not. I agree with Mr. Skoberg.

Que faisons-nous maintenant? Je voudrais savoir si le Comité désire que l'on attende de recevoir le compte rendu.

Le président: Je crois que ce n'est pas à moi d'en décider. C'est au Comité de prendre cette décision. Est-ce que quelqu'un veut proposer que l'on poursuive ou que l'on attende?

Mr. Trudel: In this case, I would like to make a proposal. We have heard both sides of the story, I believe Mr. Thomas said it, and I am ready to take a position right here and now, but I do not know whether the other members are willing to do this. If it is the unanimous opinion of the Committee, I think that we should continue or that we should proceed now to the preparation of the report, as of this morning, without waiting for all the volumes to reach us. I believe that the members of the Committee who have been through all sessions of the Committee have heard both sides of the story, as was mentioned a while ago. We have spent enough time on this study and we have reached the stage where we should take a decision. That is my point of view.

The Chairman: Mr. Nowlan.

M. Nowlan: Je partage l'avis de M. Trudel. Je n'ai pas assisté à toutes les réunions du Comité, mais j'ai quelque peu vécu la même situation l'an dernier à titre de membre du Comité, mais j'ai quelque peu vécu la même Comité des transports et j'ai reçu plusieurs mémoires relatifs aux Chemins de fer du Grand lac des Esclaves pendant quelque temps. Il ne fait aucun doute que si nous décidons de ne rien faire aujourd'hui en raison du Parlement et du problème de traduction, tout le travail accompli jusqu'à maintenant aura été inutile et nous devrons tout reprendre à l'automne.

Évidemment, ceux qui ont reçu tous les témoignages et tous les mémoires présentés au Comité, je ne crois pas qu'il y ait le moindre doute et que les témoignages écrits aident les personnes qui ont assisté aux audiences à décider si le conflit est assez fort pour référer la question à un autre organisme. Il vaudrait mieux qu'on fasse un rapport quelconque.

A l'instar de M. Trudel, je crois que le Comité devrait décider si oui ou non on va

[Text]

writes a formal report, but it certainly should make some recommendations so that all the work up until now is not lost.

Le président: Monsieur Trudel, êtes-vous prêt à faire votre recommandation.

M. Trudel: Si le Comité y consent, j'aurais une proposition à faire, qui est assez longue, monsieur le président. C'est un résumé, un rapport que je voudrais soumettre au Comité, si le Comité est d'accord, je serais prêt à le faire. Cependant, il y avait déjà une proposition, je ne sais pas si M. Skoberg voulait que la sienne ait préséance, parce que c'est lui qui l'avait faite le premier, sinon, je suis prêt à résumer.

Le président: Il n'y a pas de motion, monsieur...

M. Trudel: Mais j'ai une proposition à faire, monsieur le président, qui, au moins, résumerait le travail qui a été fait jusqu'à présent. Je peux la lire, mais c'est assez long, si vous voulez.

On June 2, 1969, the House of Commons made a reference to the Committee permitting it to hear representations from Peter Rohl, the Ben Ginter Construction Company Limited, Krywa Bros. Construction Limited, Lucas Construction and Hatch Construction Limited, with respect to claims in relation to the construction of the Great Slave line of railway for the CNR.

On June 17 the Committee heard representations from all the said claimants, and on June 19 the Committee heard a reply from the CNR.

Mr. Nowlan: You do not have copies of that, do you?

Mr. Trudel: I have only the one, but we can get copies made if you want. This is a report for the Committee. It can be changed; it is just a draft.

Having heard and assessed the evidence, your Committee has decided that there are no grounds to recommend a further enquiry, and in particular, an enquiry under the Enquiries Act. The claimants are all men with long experience in the construction industry. They freely signed their contracts with the CNR, admitting that they understood its provisions, including clauses 16, 18, and 2c. None however, except Ben Ginter, sought legal and technical advice before signing. In addition, the CNR gave them the opportunity to withdraw their bids,

[Interpretation]

écrire un rapport en bonne et due forme. De toute façon, le Comité devrait faire des recommandations. Ainsi le travail accompli jusqu'à maintenant ne serait pas perdu.

The Chairman: Mr. Trudel, are you recommending...

Mr. Trudel: If the committee agrees, my proposal is rather long, Mr. Chairman. It is a summary, a report that I would like to submit to the Committee. If that is the feeling of the Committee. I am willing to do it. However, there already was a motion, I do not know whether Mr. Skoberg's has precedence because he put his in first. If not, I am ready to summarize.

The Chairman: There is no motion, Mr...

Mr. Trudel: But, I have a proposal to make, Mr. Chairman, which at least summarizes the work done so far in this Committee on this point. Now, it is rather long, I can read it, if you want me to.

Le 2 juin 1969, la Chambre des communes autorisait le Comité à entendre les témoignages de M. Peter Rohl, de la *Ben Ginter Construction Company Limited*, de la *Krywa Bros. Construction Limited* et de la *Lucas Construction* et de la *Hatch Construction Limited* au sujet des revendications ayant trait à la construction de la ligne de chemin de fer du Grand lac des Esclaves pour le compte du National-Canadien.

Le 17 juin, le Comité a entendu les témoignages de tous ces réclamants et, le 19 juin, la réplique du National-Canadien.

M. Nowlan: En avez-vous des copies?

M. Trudel: Je n'en ai qu'une mais nous pouvons en obtenir si vous le désirez. Il s'agit d'un rapport pour le Comité. Il peut être modifié car ce n'est qu'un projet de rapport.

Après avoir entendu et pesé ces témoignages, le Comité estime que rien ne motive la tenue d'une enquête plus poussée, surtout une enquête en vertu de la Loi sur les enquêtes. Tous les réclamants ont une longue expérience de l'industrie du bâtiment; ils ont signé librement leurs contrats avec le National-Canadien admettant qu'ils en comprenaient les stipulations, y compris les clauses 16, 18 et 2c. Aucun d'entre eux, cependant, sauf Ben Ginter, n'a sollicité l'avis d'un avocat ou d'un ingénieur avant la signature des contrats. De plus, le National-Canadien

[Texte]

without penalty, after explaining certain difficulties, but all wished to continue and did so without pressure. It is presumed that all claimants bid on and signed these contracts in the expectation of making a reasonable return. Unfortunately, this did not happen. Whether through negligence, inefficiency, lack of foresight, hasty bidding, or even act of God, the contractors, or I should say some of the contractors, lost money. Dr. Hardy says Lucas underbid by 40 per cent. The claimants, on the other hand, allege that their losses were caused by misrepresentation, hindrance, and bad administration and engineering by the CNR.

It must be pointed out that the five claimants presently before the Committee, Peter Rohl and Hatch Construction, never made any claim, legal or otherwise, to the CNR, nor did they even seek legal advice as to the possibility of making a claim. On the other hand, whether directly or through their bonding compa-

1135

nies, the other three claimants did make definite claims against the CNR. On receipt of these claims the CNR had them assessed by Dr. Hardy, Dean of Engineering at the University of Alberta and an acknowledged expert in this type of work. Dr. Hardy recommended that some of these claims be accepted and that others be rejected. In making his recommendations, Dr. Hardy stated that he went beyond the strict terms of the contracts and gave the benefit of the doubt to the claimants. He stated that his recommendations were based on equity rather than on a legal interpretation. The CNR, for their part, accepted Dr. Hardy's recommendations, and they eventually formed the basis of final settlements signed by Lucas, Ginter, and Krywa.

The claimants' allegations that there was misrepresentation or other violation of the terms of the contract is not supported by evidence. If they were, there is no doubt that Lucas, Ginter and Krywa would not have settled but would have pressed their claims in court. Their legal

[Interprétation]

leur a fourni l'occasion de retirer leurs soumissions, sans peine imposée, après leur avoir expliqué la nature de certaines difficultés, mais ils ont tous manifesté le désir, sans contrainte, de maintenir leurs offres. On peut supposer que tous les réclamants ont présenté des soumissions et signé ces contrats dans l'espoir de réaliser un profit raisonnable. Malheureusement, ce n'est pas ce qui s'est produit. Que ce soit par négligence, par incompetence, par imprévoyance, à cause de soumissions établies à la hâte, voire par suite de causes naturelles, les entrepreneurs ont accusé un déficit. Selon M. Hardy, la soumission de la Lucas était de 40 p. 100 inférieure aux autres. D'autre part, les réclamants prétendent que leurs pertes sont attribuables à une présentation erronée des faits, aux entraves, à la mauvaise administration et aux piètres services techniques du National-Canadien.

Signalons que sur les cinq réclamants témoignant devant le Comité à l'heure actuelle, M. Peter Rohl et la *Hatch Construction* n'ont jamais présenté de réclamations, d'ordre juridique ou autre, au National-Canadien; ils n'ont même pas sollicité l'avis d'un avocat quant à la possibilité de faire une réclamation. Par ailleurs, les trois autres réclamants ont présenté des revendications précises au National-Canadien, directement ou par l'entremise de leur société de nantissement. Sur réception de ces réclamations, le National-Canadien les a fait apprécier par M. Hardy, doyen de la faculté de génie à l'Université de l'Alberta, expert reconnu en la matière. M. Hardy a recommandé que certaines revendications soient acceptées, que d'autres soient rejetées. En formulant ses recommandations, M. Hardy a déclaré ne pas s'être tenu à la lettre des contrats, mais avoir fait bénéficier du doute les réclamants. Ses recommandations, dit-il, s'inspirent de la justice et non pas d'une interprétation juridique des clauses. Le National-Canadien, pour sa part, a accepté les recommandations de M. Hardy, lesquelles ont constitué en définitive la base des redressements signés en dernier ressort par Lucas, Ginter et Krywa.

Les témoignages ne corroborent pas les allégations des réclamants selon lesquelles il y aurait eu présentation erronée des faits ou violation des clauses du contrat. Si les témoignages les avaient corroborées, nul doute que Lucas, Ginter et Krywa n'auraient pas accepté de règle-

[Text]

advisors, however, recommended against this.

As to the allegations that the claimants' losses were due to hindrance and bad administration and engineering by the CNR, this is also without evidence. The CNR was authorized to build the Great Slave line by an Act of Parliament passed on September 29, 1961, (9-10 Eliz. II Chap. 56) which permitted them an expenditure of \$75 million with a contingency allowance of \$11 million. The engineering control that was exercised by the CNR was completely within the terms of the contract and was necessary to assure that the work was done according to schedule and according to the estimates. The CNR reported that the work was completed for \$74.5 million, very close to the estimate, and according to schedule. The Committee believes that in the spending of large sums of public money the control provided by clause 16 of the contract is necessary.

When it was agreed to have this Committee hear these claims, it was understood that the purpose was to determine if there was a *prima facie* case indicating the need for further enquiry. The Committee concludes that there is no such *prima facie* case. It would be irresponsible to recommend a full enquiry under the Enquiries Act where there is no evidence of fraud, misrepresentation, or other wrong-doing. To do so would establish a bad precedent and undermine the system of bidding, the freedom of contract, the good management of public funds, and the established recourses through the courts. In the long run it would only bring greater uncertainty and confusion to the contracting system.

On the other hand, your Committee is concerned that our large Crown corporations do everything possible to encourage a stable and efficient contracting industry. Recently, the Canadian government introduced certain improvements in their general construction contract which provide for an arbitration procedure and other

[Interpretation]

ment, mais auraient tâché de faire valoir leurs réclamations devant les tribunaux. Toutefois, leurs conseillers juridiques se sont prononcés contre pareille initiative.

Il n'y a aucune preuve à l'appui non plus quant aux allégations selon lesquelles les pertes des réclamants étaient attribuables aux entraves, à la mauvaise administration et aux piètres services techniques du National-Canadien. Ce dernier a été autorisé à construire la ligne de chemin de fer du Grand lac des Esclaves en vertu d'une loi du Parlement adoptée le 29 septembre 1961 (9-10 Eliz. II, chap. 56) qui prévoyait à cette fin l'affectation d'une somme de 75 millions de dollars et une allocation de 11 millions de dollars pour les cas imprévus. Sur le plan technique, la surveillance exercée par le National-Canadien était tout à fait conforme aux clauses du contrat et nécessaire pour s'assurer que le travail serait terminé dans le délai convenu et selon les estimations. Le National-Canadien a dit que le travail a été complété au coût de 74,5 millions de dollars, ce qui est très près de l'estimation, et dans le délai prévu. Le comité est d'avis que, dans cette grosse dépense de deniers publics, la surveillance prévue à la clause 16 du contrat est nécessaire.

Quand le Comité a convenu de se saisir de ces revendications, il était entendu que son but était de déterminer s'il avait une cause *prima facie* indiquant la nécessité de faire une enquête plus approfondie. Le Comité en est venu à la conclusion qu'il n'y a pas de telle cause *prima facie*. Le Comité ferait preuve d'irresponsabilité en recommandant la tenue d'une enquête en règle en vertu de la Loi sur les enquêtes, alors qu'il n'y a aucune preuve de fraude, de présentation erronée des faits ou d'autres méfaits. Faire une telle recommandation serait établir un mauvais précédent, saper le système des soumissions, la liberté contractuelle, la bonne gestion des deniers publics et le droit établi de recourir aux tribunaux. La longue, la méthode d'adjudication des contrats n'en serait que plus floue et prêterait à plus de confusion.

D'autre part, le Comité souhaite que les grandes sociétés de la Couronne fassent tout en leur pouvoir pour favoriser la stabilité et l'efficacité des industries qui demandent des contrats. Récemment, le gouvernement canadien a apporté certaines améliorations à ses contrats de construction générale; ces derniers prévoient

[Texte]

reforms. We would recommend that the C.N.R. adopt these or similar provisions.

I would move, Mr. Chairman, at this time, that this report be considered.

The Chairman: Mr. Nesbitt.

Mr. Nesbitt: I would certainly agree with the latter part of Mr. Trudel's suggested report on the terms of future contracts I am certainly very much in agreement with that part of it. I am afraid I certainly could not agree with some of the earlier suggestions in his report, that there is no evidence to indicate that there was negligence on the part of the CNR. I agree that there was no fraud, but not that there was no negligence or that the CNR had not misrepresented the conditions on which the tender would be let.

Whether there is or not, I do not know. But certainly oral evidence was presented and allegations were made that there was. I think, again, we have to try and bear in mind what we are here for. We are not here to decide who was right and who was wrong. That is not our purpose. It is to decide whether there should be a further inquiry into this. It would seem to me that there is enough dispute as to the facts of the case, that there should be. Then, as has been suggested by Mr. Trudel, we should not do this because it might set a bad precedent for other contracts let by government or Crown corporations. But because of the unusual circumstances of the case, I think the Committee has some responsibility to look into these matters.

The CNR is an emanation of the Crown, and it reports to Parliament, and we are Members of Parliament and as parliamentarians we have some responsibility for the activities of

[Interprétation]

à présent une procédure d'arbitrage et d'autres innovations. Nous recommandons que le Canadien-National adopte ces dispositions ou d'autres semblables.

Monsieur le président, je propose, à ce moment-ci, que ce rapport soit étudié par le Comité.

Le président: Monsieur Nesbitt.

M. Nesbitt: Je suis d'accord avec la deuxième partie du projet de rapport de M. Trudel sur les clauses des futurs contrats. Par contre, je ne crois pas pouvoir accepter certaines propositions précédentes parce qu'il n'y a aucune raison de dire qu'il y a eu négligence de la part du C.N. Il n'y a certainement pas de fraude mais il n'y a pas eu négligence non plus et le C.N. n'a pas dénaturé les conditions dont jouera le soumissionnaire.

Qu'il y en ait ou non, je ne le sais. Mais des témoignages verbaux et des allégations indiquent qu'il y en a eu. Je crois que nous devons nous rappeler notre fonction en tant que membres du Comité. Nous ne sommes pas ici pour décider qui a raison ou qui a tort, mais de voir s'il y a lieu de mener une enquête plus poussée. Il me semble y avoir suffisamment de conflit sur le plan des faits pour justifier une telle enquête. Comme M. Trudel l'a dit, il ne faudrait pas le faire de peur de créer un mauvais précédent pour d'autres contrats du gouvernement ou des sociétés de la Couronne. Mais, étant donné les circonstances assez insolites de la situation, je crois que le Comité a une certaine responsabilité vis-à-vis de ces questions.

Le CN émane de la Couronne et fait rapport au Parlement. Nous sommes députés et, en tant que membres du Parlement nous avons certaines responsabilités à remplir

• 1140

these companies and their dealings with the public. It is not as if it were a private company, or even if it were a direct government department, the CNR reports to Parliament, not to the government, and I feel that we have some responsibility to see that this company carries on its business and its activities in a manner that reflects well on Parliament and indeed reflects well. Now I am not suggesting that there was any intention of the CNR to do otherwise. I am sure there was not, but the fact is that the matter has been brought into question. There has been a lot of publicity about this in the papers, the press and elsewhere, and I feel that we have some responsibility to see that the matter is cleared

vis-à-vis des activités de ces sociétés de la Couronne et de leurs relations avec le public. C'est très différent d'une compagnie privée ou même d'un ministère du gouvernement tout court, le CNR fait rapport au Parlement, non au gouvernement, et je crois que nous avons une certaine responsabilité afin d'assurer que cet organisme de l'État agisse d'une façon à ne pas discréditer le Parlement. Je ne vois aucune intention de la part du CNR de faire autrement. Je suis sûr qu'il n'y en avait pas, mais le fait que l'intégrité de cet organisme a été mise en cause dans les journaux et ailleurs, il nous incombe à nous autres d'assurer que le CNR soit complètement exonéré ou bien, par contre, s'il y a preuve de méfait ou

[Text]

up and the CNR completely exonerated and cleared, as the case may be, or if, indeed, there did prove to be some wrongdoing or some misrepresentation and—perhaps I had better not use the word “wrongdoing” because that implies intent and there is no suggestion of intent. But if there was something done by the CNR that was perhaps not as careful as they perhaps should have been, or their specifications were not as carefully done then something might well be done in that way perhaps to compensate the people who have suffered, but I do not think it is up to us to decide this at all. We have to decide whether this matter should be looked into further, and I think that we should recommend—I think there is adequate conflict of evidence to indicate that the matter should be looked into further—and some adjudication made, not by us but by some other appropriate body, and secondly, the reason that we should do this, because the CNR, the wholly-owned public corporation, reports to Parliament, and if there are serious allegations of misdemeanours or something that was not quite proper, I think that we should look into it for the purpose of either clearing the CNR completely of these allegations—there has been much talk in the press of it—or, on the other hand, if there should be some other method, there should be some other result—the result of an inquiry—that appropriate action be taken.

I have some doubts—I agree but personally I have some doubts as to whether we should even recommend, as Mr. Trudel suggested, that the terms of these contracts are reviewed. It would seem so on the evidence that we heard but on the other hand, I do not know whether we should actually perhaps make that recommendation. I think before a recommendation of that nature be made, perhaps a much more thorough inquiry should be made into the matter, and I am still of the opinion, as a result, that rather than make any specific recommendations one way or the other, this matter be dealt with very thoroughly by an appropriate body under the Inquiries Act, and I feel we have a responsibility so to do. That is my view.

Le président: Monsieur Guay.

M. Guay (Lévis): J'ai une question à poser à M. Nesbitt, si, bien entendu, il peut y répondre, et ce serait là suivante. Nous avons entendu des témoignages assez élaborés de différentes compagnies, entres autres le CN. Tout comme vous tous, je me demande, et c'est à ce sujet que je voudrais avoir une réponse, monsieur Nesbitt, à quoi nous servirait de faire un examen plus approfondi de l'affaire? N'avons-nous pas assez d'éléments

[Interpretation]

de fausse présentation, et je ne devrais peut-être pas employer le mot «méfait» car il suppose mauvaise intention et il n'y a aucun indice de mauvaise intention. Mais si le CNR n'a pas agi avec autant de prudence qu'il aurait peut-être pu le faire, si les estimations ont été mal faites par exemple, il y aurait peut-être lieu de compenser ou d'indemniser ces personnes qui ont été lésées, mais ce n'est pas à nous de le décider, je crois. C'est à nous de décider si la question devrait être examinée plus longuement, et je crois que nous devrions recommander, et je crois que la preuve est assez contradictoire pour indiquer que la question devrait être examinée plus longuement, et qu'une décision soit prise, non par nous, mais par un autre organisme compétent, et deuxièmement, la raison pour laquelle nous devrions faire cela, parce que le CNR est un organisme de l'État qui fait rapport au Parlement et, s'il y a eu des allégations très sérieuses d'écarts de conduite ou de quelque chose qui n'est pas tout à fait juste, je crois que nous devrions examiner la question afin d'exonérer le CN de ces allégations dont on a beaucoup parlé dans les journaux. D'autre part s'il devait y avoir d'autres méthodes il devrait avoir d'autres résultats (les résultats d'une enquête); on doit agir en conséquence.

Je suis d'accord, mais je doute fort qu'il faille recommander, comme l'a proposé M. Trudel, que les clauses du contrat soient revues. Ceci paraît évident, d'après les témoignages que nous avons entendus, mais en somme je ne sais pas si on devrait faire cette recommandation. Il faudrait d'abord faire une enquête beaucoup plus poussée. Je suis encore d'avis que, au lieu de faire toute recommandation spécifique dans un sens ou dans un autre, un organisme compétent étudie la question en profondeur, en vertu de la Loi sur les enquêtes. Nous avons la responsabilité de le faire. C'est mon opinion.

The Chairman: Mr. Guay.

Mr. Guay (Lévis): There is just one question for Mr. Nesbitt, if, of course, he can answer it, and it would be the following. We have listened to quite elaborate evidence from various companies, including the CNR. As all of you, I wonder, and this I would like an answer to, Mr. Nesbitt, what would a study in greater depth into the matter give us? Do we not have sufficient elements? Would a deeper study give us newer ones? If

[Texte]

en main, ou une étude plus poussée nous en apporterait-elle de nouveaux? Si oui, pourquoi ne les a-t-on pas fait connaître au Comité? S'ils sont susceptibles d'être modifiés par un tribunal d'arbitrage ou une commission royale ou autres, pourquoi ne nous en a-t-on pas fait part? Ou est-ce qu'on attend simplement de transmettre tous ces renseignements à une commission royale?

Mr. Nesbitt: I would be very glad to answer the question and can answer, I think, quite distinctly, or try to. Much of the conflicting evidence was a matter of whom one believed and certainly either side, either the CNR or the contractors, would have to be supporting evidence to support some of the allegations and statements made by either side. If you are holding a sort of court proceedings, there has to be opportunity to cross-examine the witnesses and we are not in a position to do that. We have not had that. We have gone on endlessly. There would have to be counsel representing both parties to make sure that evidence was properly brought out and the proper kind of evidence, and I do not feel that this Committee—this may be my view—is in a position to do that or should do that. As I have envisaged this all along, I have felt only that we should decide whether or not there is sufficient dispute and allegations against the CNR or against the contractors to have the matter looked into because there have been some very serious allegations of ill-treatment of the contractors one way or another. I do not know whether they have—I have not made any decision in my own mind whether they have or not because as far as I am concerned I do not feel that we are in a position.

• 1145

There were some allegations made by the contractors which may or may not be true. I would like to satisfy myself with an opportunity to very carefully cross-examine them, which we cannot really do here, because first of all the contractors made certain statements, then the CNR made statements which were in many cases quite opposed to what the contractors had said, and I would like an opportunity of cross-examining some of the CNR officials, and I am sure other members of the Committee would too. We are just not in a position to do that, and it is my feeling that a very thorough inquiry might be that we have to send people to the spot to have a look at it and get some sort of expert evidence from engineers to decide who was right and who was wrong as to whether the engineering specifications were correct or not. I am not an engineer and I do not think many

[Interprétation]

so, why was the Committee not given these elements before? If they are liable to be changed by an arbitration court or a royal commission or other, why were we not informed? Or are you simply waiting for a Royal Commission to give it all the information?

M. Nesbitt: Je serais très heureux de répondre à la question et je crois pouvoir le faire assez facilement, du moins j'essaierai. Ce qui faisait l'objet des témoignages contradictoires était de savoir qui avait raison. Le CN et les entrepreneurs devraient appuyer leurs témoignages pour prouver les allégations et les déclarations faites par chaque partie. Si on tient un genre de tribunal, il faut avoir l'occasion de faire un contre-interrogatoire des témoins et nous ne sommes pas en mesure de le faire. Il faudrait avoir des avocats pour représenter chacune des parties afin de s'assurer que les témoignages sont donnés de façon adéquate et que ce sont les bons témoignages. Et je ne pense pas que le Comité puisse le faire, ou devrait même le faire. Nous devrions simplement décider s'il y a suffisamment d'allégations contre le CN ou les entrepreneurs pour étudier la question, car les entrepreneurs ont prétendu avoir été maltraités. Je ne sais pas si c'est vrai; de toute façon je n'ai pris aucune décision, car nous ne sommes pas en mesure de le faire.

Il y a eu des allégations faites par les contracteurs qui peuvent être ou ne pas être vraies. J'aimerais me satisfaire en les interrogeant, ce que nous ne pouvons pas faire ici, parce que d'abord les entrepreneurs ont fait certaines déclarations ensuite le CN a fait des déclarations qui étaient, dans la plupart des cas contraires à celles des entrepreneurs. J'aimerais donc pouvoir contre-interroger les directeurs du CN et je suis sûr que d'autres membres du Comité aimeraient le faire également. Nous ne sommes pas en mesure de le faire. Nous devrions peut-être envoyer des gens sur les lieux pour connaître la situation et demander des témoignages d'ingénieurs afin de savoir qui avait raison et qui avait tort en ce qui concerne les devis de la construction. Je ne suis pas ingénieur et je ne crois pas que bien des membres le soient et il faudrait peut-être retenir les services d'un ingénieur

[Text]

members of the Committee are and we probably might have to get the services of an engineer, an independent one, to decide whether the CNR engineer was right or the contractors were right. This is the kind of thing I do not feel that we are in a position to do and something that should be done under the Inquiries Act if the government saw fit to do so. All I am asking here is that I think that the Committee should recommend to the government that the government give consideration to having an inquiry made under the Inquiries Act.

I do not think we are in a position to go further than that, and I would doubt—I have serious doubts—that we should make any specific recommendations as to the terms of the contracts or anything else because while on first glance it may appear—it does to me and may appear to others—that the terms of the CNR contracts on these matters are pretty ruthless, they may not be. The CNR may have very good reasons for putting these terms in and I think we should have an opportunity—I think some more appropriate body should make recommendations in that regard because I think before we can decide between what the CNR people say and the others—they each have vested interests in it themselves, that some more independent witnesses of a technical nature should give their views. That is my view of the matter.

The Chairman: Mr. Perrault.

Mr. Perrault: Mr. Chairman, I have listened with interest to the line of argument advanced by Mr. Nesbitt. I know that many other members of this Committee agree with me that we have the utmost sympathy for the contractors who sustained grievous losses on this particular project, but while Mr. Trudel was reading this draft paper, I made a couple of notes and I think we should remind ourselves of some significant facts in connection with this Great Slave project. The contractors, in the first instance, admitted they understood the provisions of this agreement, including clauses 16, 18 and 2c. Only Mr. Ginter sought legal and technical advice. The other companies had been in the contracting business for many, many years in the full realization that it is a high-risk industry but also one which, under certain conditions, can lead to very beneficial profits if luck and good bidding are combined. The opportunity—and I think we should remember this—was given to them to withdraw their bids without penalty after the CNR explained certain difficulties. There is no doubt at all that through wet weather, or negligence, or imprudent bid-

[Interpretation]

indépendant pour savoir si ce sont les ingénieurs du CN ou les entrepreneurs qui ont raison. Et selon moi, nous ne sommes pas en mesure de le faire. Quelque chose devrait être fait en vertu de la Loi sur les enquêtes, si le gouvernement est d'accord. Je demande que le Comité recommande au gouvernement de faire mener une enquête en vertu de la Loi sur les enquêtes.

A mon avis, c'est tout ce que nous pouvons faire. Je doute que nous puissions faire des recommandations précises au sujet des clauses des contrats, car il semble, à première vue, que des clauses des contrats du CN sont assez brutales, peut-être qu'elles ne le sont pas aussi. Il se peut que le CN ait de bonnes raisons pour introduire ces clauses, mais je crois qu'un organisme plus compétent devrait faire les recommandations à cet égard, car je pense avant de choisir entre ce que dit le CN et ce que disent les autres, qu'ils ont tous les deux des intérêts dans cette affaire, c'est pour cela que nous devrions avoir l'opinion des spécialistes à ce sujet. C'est mon opinion.

Le président: Monsieur Perrault.

M. Perrault: Monsieur le président, j'ai écouté avec beaucoup d'intérêt ce qu'a dit M. Nesbitt. Je sais que d'autres membres du Comité sont d'accord avec moi pour dire que nous sympathisons avec les entrepreneurs qui ont perdu beaucoup d'argent dans ce projet. Mais pendant que M. Trudel lisait son document, j'ai pris quelques notes et nous devons, je crois, rappeler certains points importants en rapport avec le projet du Grand lac des Esclaves. Les entrepreneurs ont dit au début, qu'ils comprenaient les dispositions du contrat, y compris les articles 16, 18 et 2c. Seul M. Ginter a cherché à avoir des conseils juridiques et techniques. Les autres sociétés avaient été dans des entreprises traitantes depuis longtemps tout en se rendant compte que c'est une industrie qui comporte de grands risques, mais par contre on peut y réaliser des profits si la chance nous sourit et si on fait de bonnes soumissions. On doit se rappeler qu'on leur a permis de retirer leur soumission lorsque le CN leur a expliqué certaines difficultés. Sans doute les entrepreneurs ont perdu de l'argent pour cause de négligence ou de mauvais temps.

[Texte]

ding—perhaps there were even other factors not known to us—the contractors lost money.

After failing, at least a number of them—after failing to seek legal advice, they, the claim, legal or otherwise, against the CNR—after failing to seek legal advice, they, the contractors, now allege that the losses were caused by misrepresentation, hindrance and bad administration and engineering by the CNR. I am at a loss to understand how any free man in a free country like Canada would be so docile in the face of what is now alleged to be a monstrous miscarriage of justice, and why we were not given access to correspondence which took place between these contractors and the CNR and with their members of Parliament, with MLA's and with the contractors associations. They had a number of ways in which to set forth their objections to what they felt was an injustice.

• 1150

It is true that three did make a claim against the CNR. These claims were assessed. A man of undoubtedly high reputation in the engineering field, Dr. Harding, was called in as a consultant. Some of the claims were accepted, others were rejected and I agree with Mr. Trudel's statement on that score. The CNR accepted Dr. Harding's recommendations and these formed the basis of the final settlement signed by Lucas, Ginter and Krywa and, again, these people signed as free Canadians in a free country, under no duress. They now claim they felt there was a special urgency—there were special factors leading to the signing—but at least one man, Ginter—I think this was made quite clear—had the financial resources which would have enabled him to fight the case for the next 10 years in order to obtain what he felt would be justice.

Despite oral testimony suggesting misrepresentation or other violation of the terms of the contract, no such claims were pressed in court, however, and as a Committee member listening to this testimony, I am rather bewildered that some of the contractors of more substance, perhaps, than the others, failed to press their arguments in court. Indeed, their legal advisers quite significantly—and these were highly competent legal advisers—recommended against any court action.

It has been stated in this preliminary report that there has been no evidence of fraud, misrepresentation or wrongdoing and I must come to the same conclusion. It is all right for Committee members to suggest, you know, that we should proceed under the Inquiries Act to investigate still further whether there is any validity to the charges which have been made, but we are talking in terms of spending public funds. We are say-

[Interprétation]

Après que ces 5 entrepreneurs ont échoué dans leur réclamation contre le CN, n'ayant pu recevoir le conseil d'un avocat, ils prétendent maintenant que les pertes ont été causées par une fausse représentation, une mauvaise administration de la part du CN. Je ne comprends vraiment pas comment dans un pays libre comme le Canada, un homme libre puisse être si docile devant ce qu'on prétend être une grave erreur judiciaire et pourquoi ne nous a-t-on pas permis d'examiner la correspondance échangée entre ces entrepreneurs et le CN et les députés, et avec les députés provinciaux et les associations d'entrepreneurs. Ils avaient plusieurs moyens à leur disposition d'exprimer leurs oppositions à une injustice.

Il est vrai que trois entrepreneurs ont présenté une plainte au CN et ces revendications ont été évaluées. Une personne d'une très grande réputation, M. Harding, a été convoquée à titre de conseiller. Certaines plaintes ont été acceptées, d'autres, rejetées. Je suis d'accord avec M. Trudel à ce sujet. Les chemins de fer Nationaux ont accepté les recommandations de M. Harding qui ont servi de base au règlement définitif signé par Lucas, Ginter et Krywa, à titre de citoyens libres dans un pays libre, sans que l'on exerce de pression sur eux. Ils prétendent maintenant qu'il y avait urgence, certains facteurs particuliers ont mené à la signature, mais M. Ginter, je crois que cela a été bien précisé, avait les ressources financières nécessaires pour lutter pendant 10 ans contre ce qu'il considérait une injustice.

En dépit des témoignages verbaux insinuant qu'il y a eu mauvaise représentation ou autre violation des clauses du contrat, il n'y a pas eu de réclamations portées devant les tribunaux et à titre de membre du comité qui entend cette déposition, je suis plutôt porté à croire que quelques entrepreneurs plus importants que d'autres n'ont pas porté la question devant les tribunaux. En effet, leurs conseillers juridiques, qui sont très compétents, leur ont assez fortement recommandé de ne pas tenter de poursuite.

Dans le rapport préliminaire, on a stipulé qu'il n'y avait aucun signe de fraude, de mauvaise représentation ou d'injustice et je dois en arriver à la même conclusion. Il est normal que les membres du Comité proposent, en vertu de la Loi sur les enquêtes, de mener une enquête plus poussée pour voir si les réclamations sont bien fondées, mais il s'agit de dépenser les deniers publics. Nous disons: «Oui, nous allons prendre l'argent des contri-

[Text]

ing, "Yes, we are going to take some taxpayers' funds and we are going to inquire into a situation where some of the contractors themselves, for one reason or another, felt it undesirable to proceed through the recourses open to them, such as the courts".

If we order a public inquiry or propose a public inquiry or suggest to Parliament that a public inquiry be held at public expense, it seems to me we will be establishing quite a considerable precedent. If Parliament were to order an inquiry under circumstances such as these, would it be appropriate that all contracts for the last 25 years involving the CNR where, again, the contractors have signed their final papers, now should be open to scrutiny and should be subject to review with the possibility of expending thousands or millions of dollars in public funds to set something right, which now is alleged was wrong in 1952, for example? I think the statement is correct, that this would establish a bad precedent and undermine the system of bidding, the freedom of contract—I think these were the words that were used—the good management of public funds and established recourse through the courts.

In saying all this, I have the greatest sympathy for some of the people who appeared before us who obviously suffered terrible and grievous losses, but I think the mistake made by these contractors was their agreement to these final settlements with the CNR for whatever reasons and, again, five of them failed to take any action of any kind. They even failed to write a letter protesting what they felt was an injustice. Thank you, Mr. Chairman.

• 1155

The Chairman: Mr. Thomas?

Mr. Thomas (Moncton): On a point of order, Mr. Chairman. Mr. Trudel has made a lengthy statement which I had not seen before and, apparently, according to his remarks, neither had any member of the Committee seen it. I listened to it as closely as I could and I think I know what he was saying, but he coupled it with the motion that the Committee consider this statement.

I, for one, do not even wish to comment on this statement until I have had a chance to see it. Can we not have a copy of this? I think it is only courtesy that we have this statement to look at before we consider it.

An hon. Member: Some already seem to have copies.

Mr. Thomas (Moncton): Mr. Trudel indicated that nobody had a copy. I do not know, but if some members have copies they have the advantage.

[Interpretation]

buables et étudier une situation où les intéressés, les entrepreneurs, ont trouvé qu'il n'était pas souhaitable d'avoir recours à ce qui s'offrait à eux, soit les tribunaux.

Si nous ordonnons ou proposons une enquête publique ou si nous demandons au Parlement de mener une enquête publique avec les deniers publics, il me semble que nous créerons un assez grand précédent, à mon avis. Si le Parlement veut ordonner une enquête dans des circonstances semblables, est-ce que tous les contrats des dernières vingt-cinq années passées avec le CN où les entrepreneurs qui ont signé les derniers documents devraient être réexaminés et revus, ce qui pourrait coûter des milliers ou des millions de dollars en deniers publics pour redresser une situation qu'on prétendait être injuste, mettons en 1952. Je crois qu'il est juste que cela créerait un mauvais précédent et saperait le système d'appels d'offres, la liberté du contrat, je crois que c'est les mots qu'on a employés, la bonne administration des deniers publics et le recours aux tribunaux.

Ce disant, je comprends très bien certains témoins qui sont venus témoigner devant nous et qui, de toute évidence, ont subi de lourdes pertes, mais je crois qu'ils se sont trompés en acceptant le règlement définitif avec les chemins de fer Nationaux pour n'importe quelle raison, et encore une fois, cinq d'entre eux n'ont pris aucune mesure et n'ont même pas écrit de lettre pour protester contre ce qu'ils considéraient être une injustice. Merci, monsieur le président.

Le président: Monsieur Thomas?

M. Thomas (Moncton): J'invoque le règlement, monsieur le président. M. Trudel a présenté un projet de rapport assez élaboré que je ne connaissais pas auparavant et apparemment, d'après ses remarques, aucun membre du Comité n'en connaissait le contenu. J'ai écouté très attentivement et je crois savoir ce qu'il disait, mais il l'a accompagné de la motion à l'effet que le Comité étudie ce projet de rapport. Tout d'abord, je n'ai aucun commentaire à faire avant de l'examiner. Ne pourrait-on pas en obtenir une copie. Je crois que la simple courtoisie verrait à nous en fournir une.

Une voix: Il semble que quelques-uns en aient déjà une.

M. Thomas (Moncton): M. Trudel a dit que personne n'en avait. Je ne sais pas, mais si quelques personnes en ont une copie, cela constitue pour eux un avantage.

[Texte]

Mr. Nowlan: They have just been printed.

The Chairman: Order, please.

Mr. Thomas (Moncton): Mr. Chairman, if some members already have that statement, I think it is a very bad procedure. This is not fair to the Committee.

The Chairman: For your own information, Mr. Thomas, even I do not have one.

Mr. Thomas (Moncton): I do not question you, but I wonder what is going on here. It is a very poor procedure.

Mr. Skoberg: Mr. Chairman, at this time I move we adjourn until such time as this Committee has had an opportunity to pursue this statement.

Mr. Thomas (Moncton): Until such time as all members have had an opportunity to study the statement.

The Chairman: There can be no debate on a motion for adjournment, so we will call for a vote. A motion to adjourn is not debatable. Will those in favour of immediate adjournment please stand?

Mr. Perrault: May I ask a question, Mr. Chairman?

An hon. Member: We could reconvene today.

Mr. Perrault: Yes, we could reconvene today. I would not want to be unfair to the other members of the Committee who feel that ...

The Chairman: Order, please.

Mr. Skoberg: May I add to the motion, with the permission of the Committee, that we reconvene at your call this afternoon?

The Chairman: No, you cannot change it now. Your motion will have to be either defeated or accepted, Mr. Skoberg.

Mr. Skoberg: With the permission of the Committee I think we can do what we want, Mr. Chairman, with due deference to your Chair. If everybody were in agreement that we could add to it, certainly we could do so.

The Chairman: You could make another one afterwards, Mr. Skoberg. I do not have anything at all against your motion, but when a motion ...

[Interprétation]

M. Nowlan: Elles viennent tout juste d'être imprimées.

Le président: A l'ordre, je vous prie.

M. Thomas (Moncton): Monsieur le président, si quelques députés ont déjà la copie de ce projet de rapport, je crois que c'est une très mauvaise manière de procéder. Ce n'est pas juste à l'égard des autres membres du Comité.

Le président: Pour votre gouverne, monsieur Thomas, je n'en ai pas moi-même.

M. Thomas (Moncton): Je ne vous mets pas en doute, mais je me demande ce qui se passe ici. Cela manque de classe.

M. Skoberg: Je propose qu'on lève la séance jusqu'à ce que les membres du Comité aient l'occasion de prendre connaissance de ce document.

M. Thomas (Moncton): Jusqu'à ce qu'ils aient tous la chance d'étudier ce projet de rapport.

Le président: On ne peut discuter d'une motion d'ajournement. Je la mets donc aux voix. Une motion destinée à ajourner ne peut être débattue. Alors ceux qui sont en faveur d'ajourner immédiatement, veuillez vous lever?

M. Perrault: Puis-je poser une question, monsieur le président?

Une voix: Nous pourrions nous réunir de nouveau aujourd'hui.

M. Perrault: Oui. Je ne voudrais pas être injuste envers les autres membres du Comité qui croient que ...

Le président: A l'ordre, je vous prie.

M. Skoberg: Puis-je ajouter à la motion que l'on se réunisse de nouveau à votre appel cet après-midi?

Le président: Non, vous ne pouvez la changer en ce moment. Votre motion devra être acceptée ou rejetée, monsieur Skoberg.

M. Skoberg: Avec la permission du Comité, nous pouvons faire ce que nous désirons, avec tout le respect qui vous est dû. Si tout le monde est d'accord pour qu'on l'ajoute à la motion, nous pourrions certainement le faire.

Le président: Vous pourriez en formuler une autre plus tard. Je ne m'oppose pas à votre motion, mais lorsqu'une motion ...

[Text]

Mr. Skoberg: Mr. Chairman, I object to your procedure because you are in the hands of the members of this Committee.

The Chairman: I am in the hands of the Committee, but I also have to follow the rules, Mr. Skoberg. This is what I have been trying to explain to you.

Mr. Skoberg: I thought the Speaker did this the other day when he said that with the unanimous decision of the House anything could be permitted in the House.

The Chairman: Will those who are against the motion please rise?

M. Marceau: Monsieur le président, j'invoque le Règlement. Je pense que vous ne pouvez accepter une motion d'ajournement et une autre après, parce que si vous l'acceptez, *ipso facto*, c'est l'ajournement. Nous devrions présenter une autre motion pour nous réunir cet après-midi, ensuite proposer l'ajournement. Dès que vous avez accepté la motion d'ajournement, vous ne pouvez pas en présenter d'autres.

Le président: Une motion d'ajournement est incontestable, monsieur.

M. Marceau: Non, mais si vous l'acceptez vous ne pouvez pas en présenter une autre après, parce que le Comité est ajourné. Vous pouvez en proposer une autre et la présenter pour que nous siégions, disons cet après-midi, et ensuite présenter la motion d'ajournement.

The Chairman: Mr. Skoberg, would you ask for the unanimous consent of the Committee to withdraw your motion and present another one?

Mr. Skoberg: This was the purpose of it. I was going to ask through you for the unanimous consent of the Committee, which I now will ask for.

Mr. Perrault: What was your motion?

Mr. Skoberg: Just that we adjourn, but because of the discussion that was taking place, I was going to add, along the lines you suggested, that we meet again later today.

Mr. Marceau: Make a separate motion.

The Chairman: What would be your motion, Mr. Skoberg? To remain this afternoon after the Orders of the Day?

Mr. Skoberg: Can I replace my motion now? Is that agreed unanimously by the Committee? Or are we once again back where we were?

[Interpretation]

M. Skoberg: Monsieur le président, je m'oppose à votre façon de procéder parce que vous êtes coupable envers le Comité.

Le président: Je suis entre les mains du Comité, mais je dois suivre les règlements, monsieur Skoberg. C'est ce que j'ai essayé de vous faire comprendre.

M. Skoberg: Je croyais que l'Orateur l'avait fait l'autre jour quand il a dit qu'avec le consentement unanime de la Chambre, on pouvait tout faire à la Chambre.

Le président: Que ceux qui s'opposent à la motion veuillent bien se lever.

Mr. Marceau: Mr. Chairman, on a point of order. I think that you cannot accept a motion of adjournment, and then accept another one afterwards, because if you accept the motion for adjournment, the adjournment is a fact. We should make another motion to meet this afternoon, and then move the adjournment. As soon as you accept a motion for adjournment, I do not think any other motion is possible.

The Chairman: A motion for adjournment is not debatable, sir.

Mr. Marceau: No, but if you accept it, you cannot make another motion afterwards because the Committee stands adjourned. I think we should agree first to meet this afternoon and then have the adjournment motion.

Le président: Monsieur Skoberg, veuillez demander le consentement unanime du Comité pour retirer votre motion et en présenter une autre.

M. Skoberg: C'est là où je voulais en venir. Je demande par votre entremise le consentement unanime du Comité.

Le président: Quelle était votre motion?

M. Skoberg: Qu'on lève la séance, mais à cause de la discussion qu'on avait commencée, j'allais ajouter quelques lignes à l'effet que nous nous réunissions plus tard au cours de la journée.

M. Marceau: Présentez une autre motion.

Le président: Quelle est votre proposition, monsieur Skoberg? Rester cet après-midi après les ordres du jour?

M. Skoberg: Puis-je formuler de nouveau ma proposition maintenant? Est-ce que le Comité accepte à l'unanimité ou sommes-nous encore au même point?

[Texte]

● 1200

An hon. Member: Agreed.

Mr. Skoberg: I move that we adjourn, to be recalled at 9 o'clock in the morning.

The Chairman: At 9.30 tomorrow morning?

Mr. Skoberg: I said 9, but 9.30 might be more suitable for the members.

The Chairman: Tomorrow is Wednesday, and that is caucus day for the parties Mr. Skoberg.

Mr. Thomas (Moncton): This committee report says "your Committee" all the way through it.

An hon. Member: It is a proposal.

The Chairman: It is a proposal.

Mr. Thomas (Moncton): Wait a minute. We have had an unwritten agreement in this Committee right along that no one would make even a motion unless it was presented in written form and given to the members first. Here we come to a very important matter like this, and here is a long statement drawn up, and if you look through it, it is a draft committee report and we are asked to pass on it without even seeing it. I brought up the point of order that I wanted to see it. We certainly cannot consider it in five or ten minutes. This is very bad procedure.

Mr. Perrault: I do not think there is anyone who objects to the argument you are advancing, that there should be consideration given to the report and time to study it. I think it is merely a matter of determining when it is most convenient for the members to meet again. I would like to hear the Chairman's views on this.

The Chairman: Would the Committee like to reconvene this afternoon at 3:30? That would give you a chance to look this thing over. This is open for discussion. This is not a report, Mr. Thomas.

Le président: Monsieur Portelance.

M. Portelance: Monsieur le président, pourquoi ne consentons-nous pas à nous réunir jeudi prochain à 9 heures et demie ou à 11 heures du matin? Nous serons encore ici et cela donnera assez de temps aux personnes intéressées d'étudier le rapport plus en profondeur.

Mr. Perrault: There is an important debate on this afternoon.

[Interprétation]

Un député: D'accord.

M. Skoberg: Je propose que la séance soit levée jusqu'à 9 heures demain matin.

Le président: 9 heures et demie demain matin.

M. Skoberg: J'ai dit 9 heures, mais 9 heures et demie fera peut-être mieux l'affaire des membres.

Le président: C'est demain mercredi, et c'est la journée du caucus, monsieur Skoberg.

M. Thomas (Moncton): Le rapport du comité dit «votre comité».

Un député: C'est une proposition.

Le président: C'est une proposition.

M. Thomas (Moncton): On avait décidé que toute motion devait être écrite et présentée d'abord aux membres. Nous avons, alors une question importante devant nous; il s'agit d'une longue déclaration et si vous regardez bien, c'est un projet de rapport du comité et on nous demande de voter sans l'avoir vu. J'ai invoqué le règlement pour pouvoir le lire. Nous ne pouvons pas considérer la proposition en 5 ou 10 minutes. C'est faire ainsi preuve d'une mauvaise procédure.

M. Perrault: Je ne crois pas que personne s'oppose à votre argument qui veut qu'on étudie le rapport et qu'on en ait le temps. Il s'agit simplement de déterminer quand on se réunira. Alors je voudrais que le président nous donne son opinion.

Le président: Est-ce que le comité voudrait se réunir cet après-midi à 3 heures et demie? Cela nous permettrait d'étudier la chose. On peut en discuter. Ce n'est pas un rapport, monsieur Thomas.

The Chairman: Mr. Portelance.

Mr. Portelance: Mr. Chairman, why do we not agree to meet next Thursday at 9.30 or 11 o'clock in the morning? We will still be here and it would give enough time for those interested to study the report in detail.

M. Perrault: Il y a un débat important sur cette question, cet après-midi.

[Text]

Mr. Portelance: That is why I am suggesting that next Thursday morning we would be able to be here, and this would give more time to the members to study this report and then come up with something acceptable.

The Chairman: You mean this Thursday morning?

Mr. Portelance: Thursday, this week.

Le président: Monsieur Guay.

M. Guay (Lévis): Si je comprends bien, n'y a-t-il pas une motion pour prolonger les heures de séances à la Chambre? Ne serait-il pas possible de siéger jeudi matin aussi? Si nous ne voulons pas nous réunir cet après-midi, pourquoi le faire jeudi matin, alors que la Chambre va également siéger?

M. Marceau: Ce ne sera pas à 9 heures et demie jeudi matin.

Mr. Skoberg: Could I make a motion for 9.30 Thursday morning, Mr. Chairman?

The Chairman: At 9.30 Thursday morning? Is everybody agreed?

Agreed.

Thursday, July 10, 1969.

● 0937

The Chairman: Gentlemen, I see a quorum. I wonder if we could decide this morning, before we go on to the Great Slave Lake, about the date of our trip to Lévis and Labrador. That would give the Clerk of the Committee a chance to start work on it. I know this means quite a lot of work for him. Does anybody have a suggested date? We had an order from the House to visit Labrador and Lévis, and I think we should set a date this morning to give our Clerk a chance to make the arrangements.

Mr. Crossman: Have there been any suggestions of an actual date so far?

The Chairman: No. The only thing we have is an order from the House to go and visit those two places, but it is left to the Committee to decide the date we will go. It has to be this session. Mr. Nesbitt, do you have anything to suggest?

Mr. Nesbitt: No doubt, Mr. Chairman, you have consulted with the Clerk on how long it takes normally to notify people and make the arrangements and can give us some minimum time within which you would consider it

[Interpretation]

M. Portelance: C'est pourquoi je dis que nous pourrions être présents jeudi matin, ce qui nous donnerait plus de temps pour étudier le rapport et par la suite nous pourrions trouver une solution.

Le président: Vous voulez dire jeudi de cette semaine?

M. Portelance: Oui.

The Chairman: Mr. Guay.

Mr. Guay (Lévis): If I understand correctly, is there not a motion to extend the hours in the House? Would it not be possible to sit Thursday morning also? If we do not want to sit this afternoon, why do it Thursday morning, when the House will also be sitting?

Mr. Marceau: It will be at 9.30 Thursday morning.

M. Skoberg: Je pourrais proposer 9 heures et demie jeudi matin, monsieur le président.

Le président: Est-ce que tout le monde est d'accord pour 9 heures et demie jeudi matin?

D'accord.

Le jeudi 10 juillet 1969.

Le président: Nous avons quorum, messieurs. Je me demande si, ce matin, nous pourrions fixer la date de notre voyage à Lévis et au Labrador avant de nous rendre au Grand lac des Esclaves. Cela donnerait au secrétaire du Comité la chance de faire quelques préparatifs car je sais que cela représente beaucoup de travail de sa part. Quelqu'un a-t-il une date à proposer? Nous avons reçu de la Chambre l'ordre de visiter le Labrador et Lévis. Je pense donc que ce matin, nous devrions fixer une date, afin de permettre au secrétaire de prendre les dispositions qui s'imposent.

M. Crossman: A-t-on déjà proposé une date?

Le président: Non. Nous avons reçu un ordre de la Chambre, nous enjoignant d'aller visiter ces endroits, mais le Comité a le loisir de décider quand nous nous y rendrons au cours de la présente session. Monsieur Nesbitt, avez-vous quelque proposition à faire?

M. Nesbitt: Vous avez sans doute demandé au secrétaire combien de temps il faut normalement pour avertir les gens et faire les arrangements nécessaires. Est-ce que vous pourriez nous dire s'il faut une semaine, cinq

[Texte]

possible to make the arrangements. Could you give us some idea of whether it would be one week, five weeks or whatever it might be?

The Chairman: I think we should give the Clerk at least a month. Yes, Mr. Pringle?

Mr. Pringle: Mr. Chairman, the Clerk made the remark that it had to be this session. What date would be the furthest date from now which could still be deemed to be within this session?

The Chairman: Would you repeat your question, please?

Mr. Pringle: What would be the date of the year which could be deemed to be the last date, or the final date, that we could accept to go to Labrador and still have it deemed to be within this session?

The Chairman: Well, it is pretty hard for me to say when the House will resume.

b 0940

Mr. Pringle: In other words, then, the date is before the resumption of the House of Commons. Is that correct?

The Chairman: It is supposed to be. Would the Committee agree to make this trip while the House is in recess—early in September?

Mr. Skoberg: I was going to say no earlier than September sometime.

The Chairman: Sometime in September. How about September 15?

Mr. Turner (London East): Mr. Chairman, the Veterans Affairs Committee is coming back on September 15, and we have the whole Woods Report to go through starting on September 15.

Mr. Whelan: That does not make any difference, Mr. Chairman. The way you change membership in the Committee, you can do that easily.

The Chairman: Please keep your remarks for later on, please.

Mr. Perrault: How is the weather in Labrador?

Mr. Nesbitt: I do not think we should leave it too late.

Mr. Perrault: No, I do not think so either.

Mr. Nesbitt: Sometime between Labour Day and the 15th.

[Interprétation]

semaines ou quoi encore, monsieur le président?

Le président: Je pense que nous devrions donner au moins un mois au secrétaire pour qu'il prenne les dispositions nécessaires. Monsieur Pringle?

M. Pringle: Le secrétaire a souligné que cela devrait se faire au cours de la présente session. Quelle serait la date la plus éloignée que l'on pourrait toujours considérer comme faisant partie de la présente session?

Le président: Voudriez-vous répéter votre question, je vous prie?

M. Pringle: Quelle date, au cours de cette année pourrait-être la plus éloignée ou la date finale à laquelle nous pourrions accepter d'aller au Labrador, et qui serait considéré comme faisant partie de la session actuelle?

Le président: Il m'est difficile de dire quand la Chambre va se réunir de nouveau.

M. Pringle: En d'autres termes, la date doit être antérieure à la reprise de la session de la Chambre des communes. Est-ce exact?

Le président: C'est sensé être ainsi. Le Comité serait-il d'accord pour que nous fassions le voyage pendant l'ajournement de la Chambre, au début de septembre?

M. Skoberg: J'allais proposer que l'on ne fasse rien avant le début de septembre.

Le président: En septembre. Que diriez-vous du 15 septembre?

M. Turner (London-Est): Monsieur le président, le Comité des Anciens Combattants reprend le 15 septembre et nous devons commencer l'examen complet du Rapport Wood dès cette date.

M. Whelan: Cela ne fait aucune différence, monsieur le président, la façon dont vous remplacez les membres de ce Comité, vous permettra de le faire facilement.

Le président: Monsieur Whelan, veuillez réserver vos observations pour plus tard.

M. Perrault: Quelle température y a-t-il au Labrador?

M. Nesbitt: Je pense que nous ne devrions pas attendre trop tard.

M. Perrault: Je ne le pense pas non plus.

M. Nesbitt: Entre la Fête du Travail et le 15 septembre.

[Text]

Mr. Whelan: I would suggest that we go in December, so we would see what the railroad is at its worst.

Did you ever hunt moose or caribou there?

The Chairman: Would the Committee agree that we make plans to go the week of the 8th? It might be a day before or a day after.

Mr. Nesbitt: I do not suppose the trip will take more than four days or so?

The Chairman: That is what I was figuring on, about four days. We could leave on Monday, and start perhaps on Tuesday in Levis.

Mr. Perrault: How long will the tour continue?

The Chairman: About four or five days.

Mr. Perrault: That will bring us to the 12th.

The Chairman: Is that agreeable to the Committee?

I need a motion to authorize the Clerk to advise the newspapers to make certain statements.

Mr. Pringle: I move Mr. Chairman, that the Committee recommend that we commence our trip to Labrador not before September 8th, with the final date at the discretion of the Steering Committee.

Mr. Nesbitt: I think that should be at the discretion of the Chairman, because it may be hard to get the steering committee together.

Mr. Pringle: All right. That the final date is to be at the discretion of the Chairman.

The Chairman: Is that agreed.

Some hon. Members: Agreed.

It is moved by Mr. Pringle and seconded by Mr. Nesbitt that the Clerk of the Committee be authorized to advise the newspapers about our trip to Labrador and Levis.

Mr. Nowlan: We will go to Levis first and then Labrador?

The Chairman: Yes. It all depends on how many agree, but we will not sit the same day as we arrive there. I think in the past we rushed our trip a bit too much. There were many places that the Committee would have liked to have seen so that they could learn what was going on. I feel this time we will take a day to visit a few places and find out what the trouble is. We could leave on Mon-

[Interpretation]

M. Whelan: Je proposerais que l'on y aille en décembre. On pourrait alors voyager en train dans les pires conditions.

Y avez-vous déjà chassé l'original ou le caribou?

Le président: Le comité est-il d'accord pour que nous y allions la semaine du 8, un jour avant ou après?

M. Nesbitt: Je ne pense pas que le voyage prenne plus de 4 jours environ.

Le président: C'est ce que j'avais prévu. Nous pourrions partir le lundi, et commencer le mardi à Lévis.

M. Perrault: Combien de temps durera le voyage?

Le président: Environ 4 ou 5 jours.

M. Perrault: Cela nous amène donc au 12.

Le président: Êtes-vous d'accord? Quelqu'un voudrait-il présenter une motion pour autoriser le secrétaire à faire quelques déclarations dans les journaux?

M. Pringle: Monsieur le président, je propose que le Comité recommande que nous ne partions pas pour le Labrador avant le 8 septembre et que la date finale soit laissée à la discrétion du comité de direction.

M. Nesbitt: Je crois que cela devrait être laissé à la discrétion du président, parce qu'il peut être difficile de réunir le comité de direction.

M. Pringle: Très bien. La date finale devra être laissée à la discrétion du président.

Le président: Tout le monde est d'accord?

Des voix: D'accord.

Il est proposé par monsieur Pringle et appuyé par monsieur Nesbitt, que le secrétaire du Comité soit autorisé à faire imprimer les annonces dans les principaux journaux au sujet du voyage au Labrador et à Lévis.

M. Nowlan: Nous irons tout d'abord à Lévis et ensuite au Labrador?

Le président: Oui, cela dépend de vous. De toute façon, nous ne siégerons pas le jour de notre arrivée. Je pense que par le passé, nous nous sommes trop pressés. Le Comité aurait ainsi visité plusieurs endroits pour mieux connaître la situation. Cette fois, nous allons prendre un jour pour visiter quelques endroits et découvrir les difficultés qui existent. Nous pourrions partir le lundi et revenir

[Texte]

day and come back on Friday night or Saturday.

Mr. Nowlan: But on the iron ore part of the trip, is it the intention to go to Sept-Îles and Labrador iron ore city? There are some interesting things at Sept-Îles, the railway yard and the docking facilities. It is almost a fully automated loading railway yard, one of the newest in the country. I hope that we would not just go to iron ore city but take both, and/or take the railway up through. Seriously, it is two different worlds, between iron ore city and Sept-Îles. We are a transportation committee and I think we should take them both in.

The Chairman: By taking the five days, I think that will give us a chance...

• 0945

Mr. Nowlan: I just make this as a suggestion, a very serious suggestion.

Mr. Perrault: What area did you mention, Mr. Nowlan?

Mr. Nowlan: Everyone mentioned iron ore city or Labrador city which is at the top part of this area, about 450 miles north of Sept-Îles. I say from a transportation point of view, and a port point of view, Sept-Îles actually would be just as interesting, if not more so, other than the tundra and the musk-eg and iron ore city. I have worked in both.

Mr. Whelan: How long?

Mr. Nowlan: About 450 miles between Sept-Îles and iron ore city.

Mr. Whelan: You said you worked in both.

Mr. Perrault: It is a useful suggestion through.

The Chairman: Is it agreed?

Some hon. Members: Agreed.

The Chairman: We will now come back to this Great Slave question.

Mr. Skoberg: On a point of order, Mr. Chairman. I was given to understand the other day that when we called for nominations to elect a Vice-Chairman, it was due to the absence of Mr. Mahoney being in Europe or somewhere. I am wondering now whether or not it was the intention then for him to come

[Interprétation]

le vendredi soir ou le samedi.

M. Nowlan: Au sujet des mines de fer, est-ce que l'on a l'intention d'aller à Sept-Îles et à Labrador City. A Sept-Îles, il y a quelques installations intéressantes comme la cour de triage du chemin de fer et les installations de quais. La cour de triage jouit entièrement d'installations de changement entièrement automatiques et constitue l'une des plus modernes au pays. J'espère que nous n'irons pas seulement à Labrador City mais que nous arriverons à faire les deux ou tout faire en chemin de fer. En réalité, il y a un monde entre Labrador City et Sept-Îles. Le Comité s'intéresse au transport et à ce titre, il se doit de visiter ces deux endroits.

Le président: En prenant 5 jours, je pense que cela nous donnera la chance de le faire.

M. Nowlan: Il s'agissait d'une simple proposition mais d'une proposition bien fondée.

M. Perrault: Monsieur Nowlan, quelle région avez-vous mentionnée?

M. Nowlan: Tout le monde a mentionné Labrador City, qui est située au nord de cette région, à environ 450 milles au nord de Sept-Îles. Du point de vue du transport et du port, Sept-Îles serait tout aussi intéressante, sinon plus que la toundra, les marécages et Labrador City. Je le sais car j'ai travaillé dans ces deux endroits.

M. Whelan: Combien de temps?

M. Nowlan: Il y a environ 450 milles entre Sept-Îles et Labrador City.

M. Whelan: Vous avez dit que vous avez travaillé dans ces deux endroits.

M. Perrault: C'est tout de même une bonne proposition.

Le président: Tout le monde est-il d'accord? Adopté.

Des voix: D'accord.

Le président: Revenons donc maintenant à la question du chemin de fer du Grand lac des Esclaves.

M. Skoberg: J'invoque le règlement, monsieur le président. On m'a laissé entendre l'autre jour que les nominations destinées à élire un vice-président étaient faites en raison de l'absence de M. Mahoney qui se trouvait en Europe ou ailleurs. Je me demande si on avait l'intention qu'il revienne à titre de vice-

[Text]

back as Vice-Chairman, with all due respect to Mr. Trudel, of course. I understood you wanted a Vice-Chairman for that day. Was it the intention at that time that that was a temporary measure, or was this a permanent arrangement?

The Chairman: Mr. Skoberg, it was a temporary measure. As you know, we bring this matter before the Committee every time Mr. Mahoney has to go away, and when he comes back we have a motion to reinstate him as Vice-Chairman.

Mr. Skoberg: Do I gather from that that he is back on as Vice-Chairman?

The Chairman: Not yet. At the moment, I am waiting for an order from the House to replace Mr. Mahoney. He was not on the Committee this morning, but I think Mr. Trudel mentioned to me a few moments ago that he sent a notice to the Clerk of the House to have Mr. Mahoney put back on the Committee. Mr. Mahoney is not on yet, until I get the notice from the Clerk.

Mr. Nesbitt: Mr. Chairman, referring to Mr. Skoberg's point of order, there has apparently been some confusion. Mr. Thomas from Moncton is away today and arrangements were made to have him replaced by Mr. McCleave. Apparently this word has not yet reached the...

The Chairman: For your information, I have just received an order from the Clerk substituting Mr. Mahoney for Mr. Thomas (Maisonneuve), Mr. McCleave for Mr. Thomas (Moncton), and Mr. Smith (Saint-Jean) for Mr. Forget. I think that now all members here are members of the Committee.

Mr. Skoberg: Do we need any further action on the part of the Committee for reinstatement of Mr. Mahoney as Vice-Chairman? What is your thought in this regard, Mr. Chairman?

The Chairman: Mr. Trudel will first have to resign, if it is the wish of Mr. Trudel. I have to follow the rules, Mr. Skoberg, as you know.

Mr. Trudel is resigning as Vice-Chairman. I will now need a motion for a Vice-Chairman.

Mr. Skoberg: I would like to place in nomination Mr. Mahoney.

Mr. Breau: I second the motion.

Mr. Pringle: I move that nominations close.

[Interpretation]

président, avec tout le respect que je dois à M. Trudel, naturellement? J'ai cru comprendre que vous désiriez nommer un vice-président pour un jour. Cette mesure était-elle considérée comme temporaire ou était-ce un arrangement définitif?

Le président: C'était une mesure temporaire. Comme vous le savez, cette question revient sur le tapis chaque fois que M. Mahoney doit s'absenter. Lorsqu'il revient, nous présentons toujours une motion pour le réinstaurer vice-président.

M. Skoberg: Dois-je comprendre qu'il est redevenu vice-président?

Le président: Pas encore. En ce moment, j'attends un ordre de la Chambre pour remplacer M. Mahoney. Il n'était pas présent à la séance de ce matin, mais je pense que M. Trudel m'a mentionné il y a quelques instants, qu'il avait envoyé un avis au greffier de la Chambre pour que M. Mahoney fasse de nouveau partie du Comité. Mais en attendant la réponse du greffier, M. Mahoney ne fait pas partie du Comité.

M. Nesbitt: Monsieur le président, à propos de l'intervention de M. Skoberg, il semble y avoir confusion. M. Thomas de Moncton est absent aujourd'hui et on a pris les dispositions pour le remplacer par M. McCleave. Apparemment, ce mot n'a pas encore...

Le président: Pour votre gouverne, je viens de recevoir un avis du greffier remplaçant M. Thomas (Maisonneuve) par M. Mahoney, M. Thomas (Moncton) par M. McCleave et M. Forget par M. Smith (Saint-Jean). Je pense donc que tous les députés présents sont membres du Comité.

M. Skoberg: Le Comité doit-il prendre d'autres mesures pour que M. Mahoney prenne sa place comme vice-président?

Que pensez-vous à cet égard, monsieur le président?

Le président: M. Trudel devra tout d'abord démissionner, si tel est le désir de M. Trudel. Comme vous le savez, monsieur Skoberg, je dois suivre le règlement.

M. Trudel résigne ses fonctions de vice-président. Quelqu'un veut-il présenter une motion pour élire un vice-président.

M. Skoberg: J'aimerais proposer M. Mahoney.

M. Breau: J'appuie cette motion.

M. Pringle: Je propose que l'on n'accepte plus de candidatures.

[Texte]

Mr. McCleave: I second the motion.

Motion agreed to.

The Chairman: Mr. Mahoney, you are back as Vice-Chairman.

• 0950

Mr. Mahoney: This is wonderful. Thank you so much.**Mr. Nesbitt:** For a point of clarification, I was wondering if the Clerk could now read out the names of the members who are on the Committee at the moment, because there has been some difficulty.**The Chairman:** Order please. As you know, we are not in camera. I could save time, Mr. Nesbitt, by telling you everyone who is presently on the committee. The following are members of the Committee: Mr. McCleave, Mr. Nesbitt, Mr. Nowlan, Mr. Skoberg, Mr. Rose, Mr. Guay, Mr. Trudel, Mr. Crossman, Mr. Turner, Mr. Smith, Mr. Breau, Mr. Perrault, Mr. Corbin, Mr. Pringle, Mr. Mahoney and myself.**Mr. Nesbitt:** I just wondered who else is on the Committee and is not here.**An hon. Member:** That is what I also was concerned with, Mr. Nesbitt.**The Chairman:** Mr. Godin is missing; Mr. McGrath is missing; Mr. Howe is missing and Mr. Peddle is missing.**Mr. Nesbitt:** Is Mr. Douglas or Mr. Rose a member of the Committee, sir?**The Chairman:** No, they were replaced.**Mr. Nesbitt:** Oh, I see.**Mr. Skoberg:** Mr. Chairman, if I may ask, or the purpose of clarification so we can put our discussion in the proper perspective, how many of the members who are here this morning did take part in the meetings when both the contractors and the CNR were before us? I believe it is most important for us to know this at this time before any discussion starts.**The Chairman:** If my memory is correct, I think all of them from our side.**An hon. Member:** Could we ask if there is anybody who was not?**An hon. Member:** There are no sides in committees, I would think.**The Chairman:** It all depends on the way you put your question.

20478—3

[Interprétation]

M. McCleave: J'appuie la motion.

La motion est adoptée.

Le président: Monsieur Mahoney, vous reprenez vos fonctions de vice-président.**M. Mahoney:** Je vous remercie beaucoup.**M. Nesbitt:** A titre de renseignements, le secrétaire pourrait-il nous donner la liste des députés qui font actuellement partie du Comité, car il semble y avoir eu quelques difficultés.**Le président:** A l'ordre, messieurs. Nous ne siégeons pas à huis clos. Nous pourrions peut-être gagner du temps, monsieur Nesbitt, si je vous nommais ceux qui sont membres du Comité. Tous les députés suivants font partie du Comité: M. McCleave, M. Nesbitt, M. Nowlan, M. Skoberg, M. Rose, M. Guay, M. Trudel, M. Crossman, M. Turner, M. Smith, M. Breau, M. Perrault, M. Corbin, M. Pringle, M. Mahoney et moi-même.**M. Nesbitt:** Je me demandais quel autre membre du Comité n'était pas présent.**Une voix:** C'est ce que je me demandais aussi, monsieur Nesbitt.**Le président:** MM. Godin, McGrath, Howe et Peddle manquent à l'appel.**M. Nesbitt:** Est-ce que M. Douglas et M. Rose sont membres du Comité?**Le président:** Non, ils ont été remplacés.**M. Nesbitt:** Je vois.**M. Skoberg:** Monsieur le président, un point est à éclaircir. Je me demande combien de députés ici présents ont participé à la réunion, lorsque les entrepreneurs et le National-Canadien ont comparu devant le Comité? Je crois qu'il est important de le savoir, avant de commencer une discussion.**Le président:** Si je me souviens bien, je pense que tous les membres de notre parti étaient là.**Une voix:** Est-ce qu'il y a des députés qui n'étaient pas là?**Une voix:** Je pense qu'il n'y a pas de partis dans un Comité.**Le président:** Ça dépend de la façon dont vous posez votre question.

[Text]

Mr. Mahoney: For clarification, I heard the contractors and I heard the CNR people, but I did not hear Dr. Hardy's testimony. I was not able to be here during that afternoon session which brings me to a point that I would like to make here. In view of the fact, Mr. Chairman, that the transcripts are not available, I do not see how this Committee can reach a final report at this point. Due to the absence of people who did hear the evidence—there are people, like Mr. Pringle to my immediate right who were not on the Committee and did not hear the evidence. The transcripts are not available so obviously he and others have not had the opportunity to peruse them. Mr. Nesbitt has often said and I quite agree with him that we, in this Committee in this particular function, are something in the nature of a grand jury and that is not a bad analogy—I just fail to see how in all equity and honesty we can conscientiously fulfill our function in the absence either of people who heard the evidence or in the absence of the transcripts. I think it is wrong for us to go ahead and reach a conclusion. I know that the people concerned are anxious to have a ruling as it has dragged on since 1962 or 1963. In essence, it has been before this Committee since last October, but finally got referred to us. I really think a hasty decision at this time would be an error. I very much would prefer to defer the preparation of a report until such time as we do have the transcripts.

Mr. Perrault: Mr. Chairman, what kind of a time schedule are we looking at? If we have to wait for the arrival of the transcripts, will it be possible to deal with them before any recess or indeed, before the end of the session?

The Chairman: It all depends on what date the House recesses.

Mr. Perrault: What is the average delivery date now of transcripts of our proceedings?

The Chairman: Maybe in a week's time they will be here.

• 0955

Mr. Whelan: Mr. Chairman, there are not very many committees meeting—hardly any committees. What are they doing with the transcripts?

The Chairman: Do not ask me, Mr. Whelan because I do not know. The only thing I do know is that when we inquired this morning we were told it might be another week before we could get them. Mr. Guay.

[Interpretation]

M. Mahoney: J'ai entendu les entrepreneurs, j'ai entendu les représentants du National-Canadien, mais je n'ai pas entendu le témoignage du docteur Hardy. Je n'ai pas pu venir à cette séance d'après-midi, ce qui m'amène à dire que, puisque les comptes rendus ne sont pas disponibles, je ne vois pas comment le Comité peut présenter un rapport final, en l'absence de personnes qui ont entendu le témoignage. Il y a certaines personnes, comme M. Pringle, à ma droite, qui ne faisaient pas partie du Comité et qui n'ont pas entendu les témoignages. Les comptes rendus ne sont pas disponibles, alors ces gens n'ont pas pu en prendre connaissance. M. Nesbitt a souvent répété que nous constituons une sorte de grand jury, et ce n'est pas une mauvaise comparaison; je ne vois pas, en toute justice et en toute honnêteté, comment nous pouvons remplir nos fonctions consciencieusement en l'absence des personnes qui ont entendu les témoignages ou à défaut du compte rendu. Je pense que nous n'avons pas le droit de poursuivre et de tirer des conclusions. Je sais que les personnes concernées attendent notre décision, car cela traîne depuis 1962-1963. Bref, le Comité étudie la question depuis le mois d'octobre. Je pense qu'une décision hâtive serait une erreur. J'aimerais mieux que l'on attende d'avoir reçu le compte rendu pour préparer le rapport.

M. Perrault: Quel genre d'horaire avons-nous? Si nous devons attendre l'arrivée du compte rendu, sera-t-il possible de régler la question avant la fin de la session?

Le président: Tout dépend de la date à laquelle la Chambre lève.

M. Perrault: Quelle est la date moyenne de distribution des comptes rendus?

Le président: Nous les aurons peut-être dans une semaine.

M. Whelan: Monsieur le président, il n'y a pas beaucoup de comités qui siègent, il n'y a pas du tout: qu'est-ce qu'on attend pour nous apporter le compte rendu?

Le président: Ne me demandez pas cela moi, monsieur Whelan, car je ne le sais pas. Nous l'avons demandé ce matin et on nous dit que cela prendrait peut-être une semaine encore. Monsieur Guay?

[Texte]

Mr. Guay (Lévis): Monsieur le président, je trouve curieux qu'encore ce matin nous ayons à discuter afin de savoir si nous devons siéger ou non; nous devrions fixer une date à ce sujet. Plusieurs d'entre nous ont d'autres choses à faire, c'est mon cas. Je ne suis pas intéressé à venir ici discuter de règlement, de ceci et de cela et ne pas discuter du rapport. Il faudrait tout de même être logique. Encore ce matin, nous en revenons à la discussion de mardi dernier. Nous avons devant nous une motion proposée par M. Trudel; alors si nous ne voulons pas l'accepter, nous devrions au moins la rejeter.

Quant au reste de la décision, s'il faut attendre que les rapports et la transcription soient produits, alors, nous la prendrons, mais qu'on ne nous fasse pas venir ici tous les matins pour savoir si nous avons les rapports ou pas.

Le président: Nous avons une motion, en ce moment, qui a été présentée par M. Trudel, et je suis bien de votre avis, monsieur Guay, que nous devrions en discuter et en finir une fois pour toutes, qu'elle soit rejetée ou adoptée, mais que le Comité en prenne connaissance et qu'il en discute. J'aimerais en finir, moi aussi.

Mr. Nesbitt: Mr. Chairman, as much as I would like to see a decision made in this matter, the discussion has gone on long enough. However, in view of the fact there has been such a number of changes, perhaps by necessity as I realize members have to be away—I see Mr. Osler is back with us...

Mr. Osler: I do not think I am back with you, I think I only am an observer.

Mr. Nesbitt: ...I am obliged to agree with Mr. Mahoney that until there is some evidence it is pretty difficult to expect members who are new to the Committee and who, except by hearsay, do not know what has been going on, to pass or to even act as quasi-grand jurors. Perhaps, Mr. Chairman, you could search around and the various party representatives could check around with their various whip's offices in an attempt to locate those members. It would seem, from what I have been able to observe, that most of the members, if not all, who originally were present at the hearings are, at least, around the building someplace even if not on the Committee.

The Chairman: Mr. Nesbitt, before you go any further with this point, I would like you to ask Mr. Trudel. I have nothing to do with the quorum here. My job is acting as the Chairman and I have nothing to do with the

[Interprétation]

Mr. Guay (Lévis): Mr. Chairman, I think it is very strange that, even this morning, we are discussing whether we will sit or not; let us decide on a date. I think there are many other members who have something to do, for my part, I have something else to do. I am not here to discuss the points of order, and this and that, and not discuss the report. We must be more logical. This morning we are still discussing what we were discussing last Tuesday. It seems to me that we have a draft motion here, a motion made by Mr. Trudel; if we do not want to accept it let us reject the motion, at least. As to the rest of the decision, if we must wait for the production and the transcription of the reports, we will take a decision, but let us not be called here every morning to find out whether the reports are out or not.

The Chairman: We have a motion tabled this morning, proposed by Mr. Trudel, and I agree with you, Mr. Guay, that we should discuss the motion and end it once and for all, whether it is rejected or adopted, but the Committee should hear it and discuss it and make a decision. I agree.

Mr. Nesbitt: Monsieur le président, j'aimerais qu'on prenne une décision, car la discussion a duré assez longtemps. Je m'aperçois qu'il y a des députés qui doivent nous quitter, par contre M. Osler est revenu avec nous.

Mr. Osler: Je ne suis pas revenu avec vous, je ne suis qu'un observateur.

Mr. Nesbitt: Je suis obligé d'approuver M. Mahoney quand il dit que, tant que l'on n'aura pas les témoignages, il est difficile de s'attendre à ce que les nouveaux membres du Comité rendent un jugement sans savoir ce qui s'est passé. Monsieur le président, peut-être que les représentants des divers partis pourraient s'informer auprès de leur whip pour savoir où sont ces députés. La plupart des membres qui étaient présents aux séances, sont sûrement quelque part dans les édifices du Parlement.

Le président: Avant d'aller plus loin, monsieur Nesbitt, j'aimerais que vous posiez la question à M. Trudel. Je n'ai rien à voir avec le quorum. Je suis ici en tant que président et je ne m'occupe pas de voir si les députés sont

[Text]

attendance of the members. I believe all parties have a whip who looks after the members, attendance and this is not my job. I think you could ask Mr. Trudel. I do not want anyone to think that I am looking for a quorum here. That is not my duty at all.

Mr. Nesbitt: No, that was just a suggestion which I thought might be helpful in getting a decision from those members who were originally on the Committee. That was all.

The Chairman: If a member has to go away, it is not the fault of the Committee. It is not my fault either.

Mr. Nesbitt: Oh, no, Mr. Chairman.

Mr. Perrault: Mr. Chairman, if we were to defer all of our decisions in committee until all of the people who had heard original testimony were present, we would never come up with any recommendations from any committee in the House of Commons because there are continual changes in membership, as we all know.

Le président: Monsieur Trudel?

M. Trudel: Monsieur le président, pour ce qui est des personnes qui doivent venir au Comité, j'ai pris moi-même la responsabilité de voir à ce que nous ayons du moins une représentation. J'ai appelé des députés et si ceux-ci ne pouvaient venir, j'ai fait en sorte de les remplacer par d'autres qui pouvaient être présents aux différentes séances afin d'avoir un quorum. Maintenant, je crois que cela s'applique à tous ceux qui sont membres du Comité: s'ils ne peuvent pas venir, normalement, ils se font remplacer par d'autres membres.

Tout comme M. Perrault, je crois que c'est la pratique: on essaie de faire remplacer les gens qui ne peuvent pas se rendre, parce qu'ils font partie d'autres comités, cela s'est produit. Ainsi, M. McGrath a demandé à un moment donné de se faire remplacer parce qu'il devait être à une réunion du Comité des Pêcheries ou ailleurs; cela s'est produit pour d'autres députés. Alors, je pense que c'est une pratique qui est acceptée et acceptable. Cela fait que je ne vois pas pourquoi nous discuterions toute la matinée, parce que c'est une

• 1000

chose qui a toujours été et qui sera toujours quand les gens ne pourront pas être ici.

Mr. Mahoney: Mr. Chairman, I would like to make it very clear that there certainly was nothing sinister about my removal from the

[Interpretation]

présents. Je pense que chaque parti a un whip, qui doit s'occuper des présences. Ce n'est pas mon travail. Vous pouvez demander cela à M. Trudel. Je ne veux pas que personne s'imagine que je m'occupe du quorum. Ce n'est pas mon travail.

M. Nesbitt: Ce n'était qu'une suggestion. Je pensais que peut-être il serait bon de faire venir les députés qui ont fait partie du Comité, auparavant.

Le président: Si un député doit partir, ce n'est pas la faute du Comité et ce n'est pas ma faute.

M. Nesbitt: Certainement pas, monsieur le président.

M. Perrault: Si nous remettons toutes nos décisions, en Comité, jusqu'au moment où toutes les personnes qui ont entendu les témoignages soient présentes, nous ne recevrons jamais de recommandations d'aucun comité de la Chambre des communes, car les membres changent tout le temps, comme nous le savons.

The Chairman: Mr. Trudel.

Mr. Trudel: Mr. Chairman, with regard to the persons who will come to the meetings of the Committee, I myself took the responsibility of making sure that we had a good representation. I called them when they were not able to come, I made it a point to replace them by others at all meetings so that we would have a quorum. I think this applies to all people who are members of the Committee: if they normally cannot come, they have themselves replaced by others.

As Mr. Perrault just said, I think it is the practice: that we try to replace the people who cannot come, because they are members of other committees, this has happened. For instance Mr. McGrath asked to be replaced because he had to sit on the Fisheries Committee or elsewhere; this has happened. I think this is a practice which is accepted and acceptable. There is no reason to discuss this all morning. This has happened before and it will happen again when people cannot come.

M. Mahoney: Je voudrais préciser qu'il n'y a certainement rien de sinistre dans le fait que j'aie quitté le Comité. J'ai dû partir; mal-

[Texte]

Committee. It happened that I had to be away—not in Europe, unfortunately, as has been reported, but, nevertheless, away—and this was why I was replaced. I certainly do not think there was any implication of—I think Mr. Woolliams' word is hanky-panky—not at all. However, I must disagree with Mr. Perrault on this point. Ordinarily a Committee is considering some documents—estimates, reports and things like that—and members have it in front of them. In this particular instance we are considering a claim which is based on evidence which has been given to the Committee. We have heard evidence from two sides of a dispute and in my opinion it is out of the question for anybody who did not sit in on those hearings or who has not had an opportunity to peruse the transcripts to possibly cast a vote one way or another for Mr. Trudel's motion. Mr. Guay is right. He was here, he sat through these hearings and he is ready to go, but Mr. McCleave is not ready, Mr. McGrath is not ready, Mr. Pringle cannot possibly be ready, and so on, and yet at this point their vote is as good as Mr. Guay's or mine. It is just not fair to the people concerned with this, or to the Committee, to expect it to make a decision when some of its members are casting a vote which is completely based on hearsay, if not completely based on ignorance.

Mr. Perrault: Mr. Chairman, unfortunately Mr. Mahoney misconstrued my line of argument, which is simply that there comes a point in the deliberation of the committees of the House when it is necessary for a committee to make a judgment even on a basis of imperfectly collected evidence. We will never have a situation where all the members of the committee are fully apprised of all the facts which have come before that committee because of the nature of our other responsibilities. This was the point I was advancing in response to a suggestion—and perhaps it was only a suggestion—from one of the other members of the Committee that perhaps we had better do a last roundup to try to find the people who should be here and are not here. There comes a point when a committee must act, just as there comes a point when the House of Commons must take votes on the basis of certain members who were absent for the main debate and who are voting in the final analysis. This happens all the time. So, I do not think this is a valid observation.

Mr. Mahoney: I could agree with that, Mr. Chairman, but surely the point that Mr. Perrault is speaking about does not have to be arrived at before the transcripts of the hearings are available.

[Interprétation]

heureusement, je ne suis pas allé en Europe, comme on l'a prétendu, mais malgré tout, je n'étais pas là et c'est pour cela que j'ai été remplacé. Je ne crois pas qu'il y ait eu... je crois que M. Woolliams a employé le mot supercherie. Toutefois, je ne suis pas d'accord avec M. Perrault sur ce point. Généralement, un Comité étudie certains documents, des crédits, des rapports, des choses comme cela, et les membres les ont sous les yeux. Dans ce cas-ci en particulier, nous prenons en considération une accusation basée sur des témoignages, qui ont été présentés au Comité. Nous avons entendu le témoignage des deux partis dans le litige et, d'après moi, il est hors de question que ceux qui n'ont pas assisté aux audiences, ou n'ont pu lire les comptes rendus puissent voter d'une façon ou d'une autre sur la motion présentée par M. Trudel. M. Guay a raison. Il était ici; il a assisté aux audiences et il est prêt à partir, mais M. McCleave n'est pas prêt, ni M. McGrath, et M. Pringle ne peut certainement pas l'être non plus. Pourtant, leur vote est aussi important que celui de M. Guay ou le mien. Ce n'est pas juste à l'égard des intéressés ni du Comité de s'attendre à ce que le Comité prenne une décision alors que certains de ses membres votent par ouï-dire sinon en se fondant entièrement sur leur ignorance.

M. Perrault: M. Mahoney, évidemment, n'a pas compris mon argument qui est tout simplement qu'il arrive un moment au cours des délibérations en comité de la Chambre où le comité doit passer son jugement, même si c'est à partir de preuves imparfaites. Il n'arrivera jamais, à cause de leurs autres responsabilités, que tous les membres du Comité soient saisis de tous les faits qui lui ont été présentés. C'est ce que je voulais dire, en réponse à une suggestion, il ne s'agissait peut-être que d'une suggestion, de la part d'un autre membre du Comité, pour que nous allions à la recherche des gens qui devraient être ici et qui ne le sont pas. Il arrive un moment où le Comité doit agir, tout comme il arrive un moment où la Chambre des communes doit mettre quelque chose aux voix, et même si certains membres étaient absents au cours des principales délibérations, ils doivent participer au vote. Cela se produit souvent. Je ne crois donc pas que votre objection soit valable.

M. Mahoney: Je suis d'accord, monsieur le président, mais j'imagine que ce dont parle M. Perrault ne demande pas qu'on prenne une décision avant d'avoir le compte rendu des audiences en main.

[Text]

Mr. Osler: Mr. Chairman, may I add a word?

The Chairman: Just a moment, please. There are three other people who wish to comment, Mr. Osler. I will give you the floor later. Mr. Skoberg.

Mr. Skoberg: Mr. Chairman, I would like to make it quite clear that the part about some committees having to accept responsibility in making decisions is quite correct, but this particular subject is too important to kick the hell out of some of the contactors who were here in good faith without having the complete testimony before us or without at least having those people back to find out whether the CNR was correct or not, and we have not been able to find this out. I think there are a number, of course, who believe we are not supposed to be a grand jury here, and if we are to be a grand jury and make a decision on what we have before us, which is nothing, and with no cross-examination, then what we are saying is that we really have no concern for the right of democracy in this whole cock-eyed Committee. If you are going to change Committee members, and a decision has been made by Committee members who have neither heard nor read the testimony, then we are making a farce out of this particular Committee, and we have a pretty good reputation so far.

The main thing, Mr. Chairman, that I think we have to realize—and I think this is where Mr. Perrault is offbase—is that this is too important a situation to suggest that we can make a decision without having some type of cross-examination. If we are going to set ourselves up as a trial jury...

The Chairman: What do you mean by cross-examination?

Mr. Skoberg: If you will just give me time, Mr. Chairman, I think I will probably answer that.

The Chairman: Order, please.

Mr. Perrault: Mr. Chairman, on a point of order. At no time this morning did I suggest that we must move precipitately into making a decision on this matter. Indeed, I posed the question, "When are these reports going to be available?" It is perfectly satisfactory to me to wait a week until the transcripts are available and can be studied by all of the Committee members so let us be clear on this point.

• 1005

The point I was making is that it is ludicrous to advance the proposal that committees must

[Interpretation]

M. Osler: Pourrais-je ajouter quelque chose, monsieur le président?

Le président: Il y a encore trois personnes qui veulent prendre la parole. Je vous donnerai la parole ensuite. Monsieur Skoberg.

M. Skoberg: Je veux tout simplement bien préciser qu'il a raison lorsqu'il dit que certains comités doivent prendre certaines responsabilités pour les décisions, mais cette question est trop importante pour que l'on puisse s'en prendre aux entrepreneurs qui sont venus ici de bonne foi, sans avoir le compte rendu en main ou savoir si le CN avait tort ou non, et sans demander à ces gens de comparaître de nouveau car nous n'avons pas pu l'établir avec certitude. Je crois que certains sont d'avis que nous ne sommes pas censés être un jury d'accusation mais si nous le sommes et que nous devons prendre une décision à partir de ce que nous avons en main, c'est-à-dire rien, sans contre-interrogatoire, tout cela revient à dire que nous ne nous préoccupons pas du tout des droits démocratiques au sein du Comité. Si vous voulez changer les membres du Comité, et que la décision est prise par ceux qui n'ont jamais vu ou entendu les témoignages, l'étude en Comité devient une farce monumentale, alors que notre Comité jouissait d'une bonne réputation jusqu'ici.

Ce qui importe le plus, monsieur le président, et c'est là où M. Perrault se trompe, est de se rendre compte que la situation est trop grave pour prétendre qu'on peut prendre une décision ainsi, sans procéder à un contre-interrogatoire quelconque. Si l'on veut s'instituer comme jury...

Le président: Qu'entendez-vous dire par «contre-interrogatoire»?

M. Skoberg: Si vous m'accordez le temps voulu, monsieur le président, je pense que je peux répondre à cette question.

Le président: A l'ordre, s'il vous plaît.

M. Perrault: J'en rappelle au Règlement, monsieur le président, je n'ai pas dit ce matin que nous devrions prendre une décision avec précipitation sur cette question. J'ai demandé à quel moment ces comptes rendus seraient disponibles? Il m'est bien égal d'attendre une semaine, avant que les comptes rendus soient prêts et que les membres du Comité puissent les étudier. Je veux tirer cette chose au clair.

J'ai dit qu'il est ridicule de proposer que les comités ne doivent pas prendre de décisions à

[Texte]

not make decisions unless everyone is fully apprised of all the facts and every facet of the question because it is done every day in this Parliament, and you know it.

The Chairman: Order, order.

Mr. Perrault: It is impossible.

The Chairman: Mr. Guay.

M. Guay (Lévis): En réponse à ce que M. Perrault vient de dire, et peut-être aussi M. Mahoney sur ce même rappel au Règlement, je tiens à souligner qu'à plusieurs reprises, nous avons été obligés d'attendre très, très longtemps avant d'avoir le quorum. Je me demande comment nous allons faire aujourd'hui pour prendre une décision à 22 ou 24, alors que bien souvent, nous n'étions que 10 ou 11, juste assez pour avoir un quorum. A plusieurs séances du Comité, et je pense que le secrétaire pourrait le relever, nous avons siégé avec un quorum, donc, c'est impossible qu'une décision soit prise à 22. S'il faut s'en tenir aux principes qui viennent d'être énoncés, il n'y aura que 11 députés qui pourront prendre la décision, parce que les autres n'ont pas entendu les témoignages.

Le président: Monsieur Skoberg?

Mr. Skoberg: I was glad to hear that Mr. Perrault clarified his position and that he is not opposed to setting this aside until we see the testimony. However, I think the whole point that Mr. Guay is attempting to make is that if we change the members of this particular Committee, and if we are going to be a jury, then we had better have the members on the Committee who heard the entire testimony. This is the point we are forgetting about. I appreciate that members of the Committee must be changed, but this is too important a situation to start changing members now and making decisions without determining the responsibility of either the CNR or the contractors. Many things were said before this Committee both by the CNR and the contractors in general on which I would like further evidence. I cannot see how we could possibly make a decision just because Dr. Hardy of the Canadian National Management made statements before this Committee. We must be able to cross-examine those statements or we will not be doing justice to the system that we thought we were working under.

The Chairman: Mr. Nowlan:

Mr. Nowlan: Mr. Chairman, I have been on the Transport Committee from the start and, as I said yesterday or the day before, I have

[Interprétation]

moins que tous les membres soient saisis de tous les faits et de tous les aspects de la question, parce que c'est ce que l'on fait tous les jours au Parlement, et vous le savez.

Le président: A l'ordre.

M. Perrault: C'est impossible.

Le président: Monsieur Guay.

Mr. Guay (Lévis): In answer to what Mr. Perrault just said and perhaps also Mr. Mahoney on this same point of order, I want to stress that on many occasions we have had to wait quite awhile before we got a quorum. I wonder how we are going to manage today to make a decision with 22 or 24 people, while very often we were 10 or 11, just enough for a quorum. At many sessions of the Committee and I think the Secretary could prove this, we sat only with a quorum, so it is impossible that 22 of us may make a decision, 11 only will be able to do it because the others never heard the evidence.

The Chairman: Mr. Skoberg?

M. Skoberg: Je suis heureux que M. Perrault ait précisé sa position et qu'il ne s'oppose pas à ce que l'on prenne une décision avant d'avoir vu les témoignages. Quant à ce dont M. Guay s'efforçait de nous convaincre, c'est que si on change les membres du Comité, et si nous devons nous former en jury, alors il faudrait que les membres soient ceux qui ont entendu les témoignages. C'est ce dont il ne faut pas oublier. Je comprends qu'il faut changer certains membres du Comité, mais la situation est trop grave pour commencer à changer les membres et prendre des décisions sans déterminer la responsabilité du CN ou des entrepreneurs. Beaucoup de choses ont été dites devant le Comité tant par le CN que par les entrepreneurs en général qui exigeraient d'autres preuves à mon avis. Je ne vois pas comment nous pouvons prendre une décision en se fondant simplement sur les témoignages de M. Hardy de l'administration du CN. Il faut pouvoir vérifier ces témoignages; autrement, nous ne rendons pas justice au système dans lequel nous fonctionnons.

Le président: Monsieur Nowlan.

M. Nowlan: Monsieur le président, je fais partie du Comité des transports depuis le début, comme je l'ai dit hier ou avant-hier,

[Text]

had some knowledge of this in the year gone by, but I was not a member of the Committee when all this evidence was given and thus find myself in the same predicament that some of the other members who perhaps are new to the Committee are in. Mr. Trudel's draft report might summarize the situation very well, I do not know. In the third paragraph it says, "Having heard and assessed the evidence—" and it goes on and there are some definite statements, and if they are supported by the evidence that was given by the men who testified here then I could perhaps very well vote for this type of draft report. Even with respect to Mr. Nesbitt, who says we are a grand jury and there is a conflict if we send it on, if some of the facts as alleged in this report are substantiated, or were not questioned by the evidence that was given, then perhaps it can end here.

The second paragraph on page 2 says:

The claimants' allegations that there was misrepresentation or other violation of the terms of the contract is not supported by the evidence.

I would like to have Mr. Trudel point out in the evidence that was given where there is support for that statement. If that is so, then that might relieve the doubt in my mind but right now, as Mr. Mahoney says, it is meaningless to vote one way or another as far as I am concerned. I really feel that this report, whether Mr. Trudel intended it as such, is almost in support of the grand jury function from the way it is written and from the whole terminology, and it is potentially a very good report. It is certainly a very good report from perhaps one point of view, but from the very terminology of the report and the conclusions of the report, referring to evidence and corroboration and misrepresentation, this is a grand jury report. I do not know how many members did not hear the evidence, but I would certainly like to see where some of these statements are supported by the evidence. If that were done it would relieve my doubt.

The Chairman: Mr. Nowlan, that was my first impression until I was pushed to call a meeting.

Mr. Nowlan: I see.

The Chairman: I have said to many of the members that I would rather wait until the evidence came back. As you know, if you read the Orders of the Day of last week, the Minister was asked to put pressure on the Chairman of the Transport Committee to call a meeting and this is why I called this urgent

[Interpretation]

j'étais au courant de toute cette question au cours de l'année, mais je n'étais pas membre du Comité lorsque tous ces témoignages ont été entendus et je me trouve donc dans la même situation que les nouveaux membres du Comité. Le projet de rapport présenté par M. Trudel résume peut-être fort bien la situation, je ne le sais pas. Au troisième paragraphe, on y dit: «Ayant entendu et évalué les preuves...» et il continue en faisant des déclarations précises; si elles sont confirmées par les témoignages déposés par les témoins, je serais en mesure de voter en faveur de ce genre de projet de rapport. Quant à M. Nesbitt, qui dit que nous sommes un jury d'accusation et qu'il y aurait conflit si on l'acceptait, à moins de pouvoir prouver les faits énoncés dans ce rapport, ou qu'on ne les mette pas en doute au cours des témoignages, il est possible qu'on puisse en terminer ici.

A la page 2, deuxième paragraphe on dit:

Les preuves ne démontrent pas les allégations des réclamants selon lesquelles il y aurait eu fraude ou autres infractions aux termes du contrat.

J'aimerais que M. Trudel nous indique les témoignages qui appuient cette déclaration. Si c'est le cas, cela dissiperait tous mes doutes, mais comme le disait M. Mahoney, voter dans un sens ou dans l'autre n'a aucun sens à l'heure actuelle. Je ne sais pas si c'est voulu, mais il me semble que de la façon dont il est présenté, le rapport appuie les fonctions de jury d'accusation et peut fournir l'étoffe d'un bon rapport. C'est certainement un très bon rapport, au moins d'un point de vue, mais la terminologie utilisée et les conclusions tirées en s'appuyant sur les témoignages et la confirmation et portant des accusations de fraude, en font un rapport de jury d'accusation. Je ne sais pas combien de députés n'ont pas entendu les témoignages, mais je voudrais voir quels témoignages forment la preuve à l'appui de ces déclarations? Mes doutes se dissiperaient si on pouvait le faire.

Le président: Monsieur Nowlan, c'était là ma première impression également, jusqu'à ce qu'on insiste pour que je convoque cette réunion.

M. Nowlan: Je vois.

Le président: J'ai dit à beaucoup de membres que je préférerais attendre que nous recevions les comptes rendus. Mais si vous lisez l'ordre du jour de la semaine dernière, vous verrez que le ministre a été prié d'exercer des pressions auprès du président du Comité des transports afin qu'il convoque une

[Texte]

• 1010

meeting. Otherwise I would have waited until we got the evidence before calling a meeting for this purpose.

Mr. Nesbitt: Just a minute, Mr. Chairman; on a point of privilege since you brought the matter up. I did in fact request the Minister in the House to use his good offices to perhaps arrange a meeting, which was done. I think it was a very good idea because at that point it seemed to be sort of hanging in limbo, you might say. It was rather uncertain whether this session of Parliament might end, adjourn or perhaps even prorogue, who knows, and then this whole thing would have been lost. I thought we ought to have some meeting. Of course, what was not anticipated by some members of the Committee, including myself, was that members of this Committee on the government side who had heard all the evidence and were not away would be removed from the Committee and replaced. That does not include Mr. Mahoney.

The Chairman: No. You can rest assured that every time Mr. Mahoney was here he was never left out of the Committee.

Mr. Breau.

M. Breau: Monsieur le président, se peut-il que les comptes rendus soient retenus à cause de la traduction? Je sais que cela arrive parfois. Si au moins les rapports étaient disponibles en anglais, cela pourrait peut-être régler le problème. Les gens qui veulent le rapport ne parlent et ne lisent que l'anglais. Donc, au moins, ce serait déjà quelque chose si vous pouviez avoir les rapports en anglais; quant à la version française nous pourrions attendre un peu.

Le président: Monsieur Breau, ceci pourrait être sujet à critique. Nous avons des membres canadiens-français, si nous sommes pour attendre...

M. Breau: Non, non. Les membres canadiens-français, monsieur le président, qui ne comprennent pas l'anglais...

Le président: Il y en a un à côté de vous, M. Laprise, M. Godin...

M. Breau: M. Godin n'a pas dit qu'il attendait les rapports.

Mr. Stafford: Are you speaking of all the French-speaking members now?

Mr. Breau: No, no. I am saying that the members who wanted the reports this morning speak English and read English.

[Interprétation]

réunion. C'est pour cette raison que j'ai convoqué cette réunion urgente, sans quoi j'aurais attendu qu'on ait les comptes rendus.

M. Nesbitt: Un instant, monsieur le président, une question de privilège, puisque vous en parlez. J'ai demandé au ministre en Chambre de se servir de ses bons offices pour faire convoquer une réunion. Ce que l'on a fait. Je crois que c'était une bonne idée parce que, à ce moment, il me semblait que l'affaire stagnait et qu'on ne nous tenait pas au courant. On ne savait pas si la session du Parlement se prorogera ou si le Parlement ajournera ou je ne sais quoi, et tous nos travaux auraient été en vain. J'ai pensé qu'on devait avoir une réunion. Mais les membres du Comité, moi le premier, ne s'attendaient pas à ce que les membres du Comité du parti au pouvoir qui ont entendu tous les témoignages, et qui ne sont pas absents, seraient retirés du Comité et remplacés. Évidemment, cela n'inclut pas M. Mahoney.

Le président: Non, soyez assuré que chaque fois que M. Mahoney était ici il n'a pas quitté le Comité.

Monsieur Breau.

Mr. Breau: Mr. Chairman, is it possible that there be a delay because of translation of the report? I know this happens sometimes. If at least these reports were available in English, perhaps it would solve the problem. Those who want the report speak English and read English only. So, it might be something at least if we could get the report in English then we might wait a little bit before we get the French.

The Chairman: This could lead to criticism, Mr. Breau. We have French Canadian members, if we are going to wait...

Mr. Breau: No, no, Mr. Chairman, French Canadian members, who do not understand English...

The Chairman: There is one beside us, Mr. Laprise, Mr. Godin...

Mr. Breau: Mr. Godin never said that he was waiting for the report.

M. Stafford: Parlez-vous des membres de langue française?

M. Breau: Non, j'ai dit que les membres qui veulent les rapports ici ce matin, parlent anglais et comprennent l'anglais.

[Text]

An hon. Member: How do you know?

Mr. Breau: I know Mr. Mahoney reads English most of the time and so does Mr. Pringle. Mr. Guay is a French Canadian and he says that he does not need the reports. And I can read English. Mr. Chairman, I think it is a worthwhile suggestion that you enquire if we can get them in English at least.

Mr. Whelen: Are we still on the point of order, Mr. Chairman?

The Chairman: Mr. Trudel has the floor. No, we are not.

Mr. Whelen: I wanted to speak on the point of order and Mr. Perrault spoke about three times.

The Chairman: Order, please. Mr. Trudel has the floor.

M. Trudel: Si nous discutons du rappel au Règlement, monsieur le président, j'ai entrepris de résumer ce qui s'était passé. Je comprends les autres points qui ont été soulevés. Maintenant, je vais me reporter à un document sur lequel, je crois, tous les membres présents vont pouvoir s'entendre. Si vous me le permettez, je vais le lire tel que je l'ai devant moi. C'est daté *Monday June 2, 1969*, c'est l'ordre de la Chambre, qui dit que:

the Standing Committee on Transport and Communications hear representations from Peter Rohl, the Ben Ginter Construction Company Limited, Lucas Construction, Hatch Construction Limited and Krywa Bros. Construction Limited with respect to claims in relation to the construction of the Great Slave Lake line of railway for the Canadian National Railways.

Et c'est signé. Cela a été fait, nous pourrions mettre fin à la réunion de ce matin; nous nous serions conformés au texte, nous aurions vu à entendre tous les témoignages et nous serions acquittés de tout ce qui est compris dans l'ordre de la Chambre. Nous n'avons pas de rapport à faire à la Chambre; si les gens ne veulent pas l'accepter, nous n'avons qu'à lever la séance et nous aurons... then fulfilled the entire order of the House.

• 1014

Si c'est cela que les gens veulent, j'ai pensé que nous pouvions aller plus loin, que nous pouvions faire le point. Si le Comité ne veut pas l'accepter, je ne m'y oppose pas, mais je

[Interpretation]

Une voix: Comment le savez-vous?

M. Breau: Je sais que M. Mahoney lit l'anglais, ainsi que M. Pringle. M. Guay est un Canadien français et il dit qu'il n'a pas besoin des rapports. Moi, je peux lire l'anglais. Monsieur le président, je crois qu'il serait bon de demander si on peut les avoir en anglais au moins.

M. Whelen: Est-ce que nous en sommes toujours à l'appel au Règlement?

Le président: Monsieur Trudel a la parole. Non, nous n'en sommes plus là.

M. Whelen: Mais je voulais parler de l'appel au Règlement. M. Perrault a parlé trois fois.

Le président: A l'ordre, s'il vous plaît. M. Trudel a la parole.

Mr. Trudel: If we are discussing the point of order, Mr. Chairman, I undertook to summarize what happened. I understand the other arguments which were brought forward. Now I will refer to a document about which, I think, all the members will agree. If you will allow me, I will read as I have it here. It is dated Monday, June 2, 1969. It is the Order of the House which says that:

le Comité permanent des transports et communications entend les représentants de la *Peter Rohl*, la *Ben Ginter Construction Company Limited*, la *Lucas Construction*, la *Hatch Construction Limited* et la *Krywa Bros. Construction Limited* au sujet des réclamations en rapport avec la construction de la ligne de chemin de fer du CN, au Grand Lac des Esclaves.

And it is signed. Now this has been done, we could end this morning's meeting; we would have complied with the text, we would have heard all the evidence and we would have done as ordered by the House. We have no report to give to the House; if people do not want to accept this all we have to do is close the meeting and we will have... alors accompli le mandat confié par la Chambre.

If this is what people want, I thought that we might go further and prove the point. If the Committee does not want to accept this, I have no objection, but as a Committee having

[Texte]

pense que le Comité se doit, après avoir entendu les parties en cause, de présenter une motion, chose que j'ai faite.

Toutefois, si nous voulons revenir à l'idée originale de la Chambre, nous pourrions très bien mettre fin à la réunion, parce que nous pourrions nous en tenir à des questions de procédure d'ici au mois de septembre et nous n'aurions rien réalisé, absolument pas. Mais, si j'en reviens encore à la motion, c'est parce que, après avoir entendu les deux parties et même le spécialiste qui est venu, (je me suis fait un point d'honneur d'assister à toutes les séances, autant que faire se peut) j'ai pensé que quelqu'un se devait de présenter au moins un résumé. Comme plusieurs membres du Comité l'ont dit, il y a des gens qui ont dû s'absenter, pas parce qu'il était question d'en éliminer, mais ils ont dû le faire pour des raisons personnelles ou pour aller à d'autres comités; alors, il fallait que quelqu'un fasse le point et j'ai cru bon de le faire. Comme je le disais tout à l'heure, et je me répète, si le Comité veut s'en tenir à cela, nous pourrions lever la séance immédiatement.

• 1015

The Chairman: Mr. Pringle?

Mr. Pringle: Mr. Chairman...

Mr. Perrault: On a point of information, are we to assume that the Committee must defer judgment (a) until all the transcripts are available, and (b) that only those who attended the original hearings will be permitted to vote and be present for that final meeting?

The Chairman: No, no.

Mr. Perrault: If this is going to be the procedure, then we will hamstring every committee in the House of Commons. I do not object to obtaining the transcripts before we take action but this business of saying that only those who heard the original verbal testimony may vote is just ridiculous.

The Chairman: Order, order. Mr. Nesbitt?

Mr. Nesbitt: Perhaps Mr. Perrault misunderstood me. I said if we have not got the transcripts, then the only other way we could proceed is to get back all the original members who were around and heard the evidence—lacking the transcripts. That is all.

Mr. McGrath: He knows what you meant.

[Interprétation]

heard the parties, I think our duty is to present a motion, which I did.

However, if we want to come back to the initial idea of the House, we could very well stay with questions of procedures until September and never have done anything. Absolutely not. But to come back to the motion, having heard both sides and even the expert who came here, I made it a point of honor to be there at all the meetings as much as possible, I thought someone should summarize. As many members of the Committee said today, people had to be absent, not because it was meant to eliminate them, but they had to do it for personal reasons and to go to other committees; thus I thought it would be useful to do this summary. As I said before, and I repeat myself, if members agree to it, we could very well close the meeting right now.

Le président: Monsieur Pringle?

M. Pringle: Monsieur le président...

M. Perrault: Devons-nous comprendre que le Comité doit remettre la décision, premièrement, jusqu'à ce que tous les comptes rendus soient disponibles, et deuxièmement, jusqu'à ce que tous ceux qui ont assisté aux premières audiences soient présents à la dernière séance?

Le président: Non.

M. Perrault: Si telle est la façon de procéder, nous allons entraver le fonctionnement de tous les comités de la Chambre des communes. Je n'ai pas d'objection à ce qu'on attende les comptes rendus, avant d'agir, mais dire que seulement ceux qui ont entendu les premiers témoignages oraux, ont droit de vote, est ridicule.

Le président: A l'ordre. Monsieur Nesbitt?

M. Nesbitt: M. Perrault m'a peut-être mal compris. J'ai dit que si nous n'avions pas les comptes rendus, nous pourrions alors faire revenir les membres qui ont entendu les témoignages; seulement si nous n'avons pas les comptes rendus. C'est tout.

M. McGrath: Il sait ce que vous avez voulu dire.

[Text]

Mr. Perrault: No, no. This is a nonpartisan quorum, surely!

Mr. Osler: Mr. Chairman, most of the things that I had in my mind I think have been said, but I think the analogy between the House of Commons and the Committee is not a correct one because certainly the House of Commons on a matter of privilege would not for a moment decide something if they had not the Hansard available to them. I may be away for a day or two and I can immediately take Hansard and brush-up on the things that interest me when I come back and find out what has been going on.

I think that we would be—I will say this Committee—no, I will say the House of Commons. Therefore, I can say “we” because I am not a member of the Committee but I am a member of the House of Commons. We would be the laughing stock of the country if a decision of this gravity were made by a large number of people who are strange to the problem itself and have had no opportunity to bone up on the problem. It would be tantamount to being ridiculous, I think, to make a decision on that basis. For the good name of the House of Commons, I would request—whether I get back on the Committee or not is academic but I think that those who are going to be in a position to make the rather grave decision should surely have some basis on which to make this decision. To take evidence with a revolving committee is one thing but to make decisions without having the evidence available is just stupid. So that is all my comment is.

The Chairman: Mr. Pringle?

Mr. Pringle: Mr. Chairman, I would like it known right now that I was on the original Transportation Committee and that I have endeavoured to attend every possible meeting but as stated before, it was necessary for me to travel with the Committee on Agriculture and I was not here for the hearings.

I am completely in the dark with regard to the hearings and I would be most happy to be able to read the transcripts before I would be in a position to vote. As a matter of fact, it is the position I am in now. I feel that without reading the transcripts, and agreeing that it is a very important matter, I would be almost forced to abstain rather than to vote either way on the decision or on Mr. Trudel's proposal of the draft report.

It seems to me that we are really only saying one thing and that is that we should all be well informed before we vote. I would like to move, if I may, that the Committee stand adjourned until the transcripts are

[Interpretation]

M. Perrault: Non. Les partis n'entrent sûrement pas en jeu!

M. Osler: Monsieur le président, on a tout dit ce que je pensais. Mais je pense que l'analogie entre la Chambre des communes et le Comité n'est pas bonne car sûrement, sur une question de privilège, la Chambre des communes ne déciderait pas d'une question si le Hansard n'était pas disponible. Je peux partir un jour ou deux, mais quand je reviens, je consulte le Hansard pour connaître les choses qui m'intéressent et voir ce qui s'est passé.

Je pense que nous pourrions être le Comité—non, la Chambre des communes. Je dis «nous» parce que je ne suis pas membre du Comité, mais je suis membre de la Chambre des communes. Nous ferions des gorges chaudes si une décision si importante était prise par des gens qui ne connaissent pas le problème. Ce serait parfaitement ridicule, d'après moi, de prendre des décisions dans des circonstances comme celles-là. Pour la bonne réputation de la Chambre des communes, je demanderais que ceux qui vont être en mesure de prendre une décision très importante puissent se baser sur quelque chose de solide, peu importe que je redevienne membre du Comité. Qu'il y ait des membres du Comité qui soient remplacés fort bien, mais que l'on prenne des décisions sans avoir de documents, c'est stupide. C'est tout ce que j'ai à dire.

Le président: Monsieur Pringle?

M. Pringle: Monsieur le président, je veux qu'on sache tout de suite que j'ai été membre du premier Comité des transports, et que j'ai essayé d'assister à toutes les réunions, mais comme je l'ai dit déjà, j'ai dû voyager avec le Comité de l'agriculture et je n'étais pas ici au cours des audiences.

J'ignore complètement ce qui s'est passé durant ces audiences, et je voudrais bien consulter le compte rendu avant de pouvoir voter. Telle est la situation dans laquelle je me trouve dans le moment. Je pense que si je ne lis pas le compte rendu, ce qui est très important, je devrai m'abstenir de voter dans un sens ou dans un autre, sur la décision ou sur la proposition de M. Trudel.

Il me semble qu'en effet nous ne disons qu'une chose à savoir que nous devrions tous être bien renseignés avant de voter. Je veux proposer, si vous me le permettez, que le Comité ajourne jusqu'à ce que les comptes

[Texte]

available to this Committee and that we be called as soon as possible thereafter at the call of the Chair.

The Chairman: Do you have a seconder, Mr. Pringle? Mr. Mahoney.

Moved by Mr. Pringle seconded by Mr. Mahoney, that this Committee adjourn to the call of the Chair.

Motion agreed to.

The meeting is adjourned.

[Interprétation]

rendus soient disponibles et que, par la suite, le président nous convoque le plus vite possible.

Le président: Quelqu'un appuie-t-il votre motion, monsieur Pringle? M. Mahoney.

Il est proposé par M. Pringle, et appuyé par M. Mahoney, que le Comité ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

La motion est adoptée.

La séance est levée.

OFFICIAL BILINGUAL ISSUE

FASCICULE BILINGUE OFFICIEL

HOUSE OF COMMONS

CHAMBRE DES COMMUNES

First Session

Première session de la

Twenty-eighth Parliament, 1968-69

vingt-huitième législature, 1968-1969

STANDING COMMITTEE

COMITÉ PERMANENT

ON

DES

TRANSPORT
AND COMMUNICATIONS

TRANSPORTS
ET DES COMMUNICATIONS

Chairman

H.-Pit Lessard

Président

MINUTES OF PROCEEDINGS
AND EVIDENCE

PROCÈS-VERBAUX ET
TÉMOIGNAGES

No. 31

TUESDAY, SEPTEMBER 9, 1969
LEVIS, P.Q.

LE MARDI 9 SEPTEMBRE 1969
LÉVIS, P.Q.

Respecting

Concernant

Transportation problems in the Atlantic
Provinces—Part II—Quebec—Labrador.

Problèmes des transports dans les provinces
de l'Atlantique—2^e partie—Québec—La-
brador.

WITNESSES—TÉMOINS

(See *Minutes of Proceedings*)

(Voir *Procès-verbaux*)

STANDING COMMITTEE
ON
TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

COMITÉ PERMANENT DES
TRANSPORTS ET DES
COMMUNICATIONS

Chairman: Mr. H.-Pit Lessard
Vice-Chairman:

Président
Vice-président

and Messrs.

et MM.

¹ Allmand,
² Blouin,
Breau,
Corbin,
⁹ Crossman,
⁸ Duquet,
Godin,

Howe,
^{4, 8} McGrath,
⁷ Mather,
Nesbitt,
Nowlan,
⁶ Portelance,
Pringle,

Peddle,
Skoberg,
³ Thomas (Moncton),
Trudel,
Turner (London
East)—(20)

(Quorum 11)

Le Greffier du Comité,
Robert Normand,
Clerk of the Committee.

- ¹ Replaced Mr. Mahoney on July 17, 1969. ¹ Remplace M. Mahoney, le 17 juillet 1969.
² Replaced Mr. Smith (St-Jean) on July 17, 1969. ² Remplace M. Smith (St-Jean), le 17 juillet 1969.
³ Replaced Mr. McCleave on July 22, 1969. ³ Remplace M. McCleave, le 22 juillet 1969.
⁴ Mr. Horner replaced Mr. McGrath on July 22, 1969. ⁴ M. Horner remplace M. McGrath, le 22 juillet 1969.
⁵ Replaced Mr. Crossman on August 20, 1969. ⁵ Remplace M. Crossman, le 20 août 1969.
⁶ Replaced Mr. Guay (Lévis) on August 20, 1969. ⁶ Remplace M. Guay (Lévis), le 20 août 1969.
⁷ Replaced Mr. Rose on August 26, 1969. ⁷ Remplace M. Rose, le 26 août 1969.
⁸ Replaced Mr. Horner on September 2, 1969. ⁸ Remplace M. Horner, le 2 septembre 1969.
⁹ Replaced Mr. Perrault on September 2, 1969. ⁹ Remplace M. Perrault, le 2 septembre 1969.

ORDER OF REFERENCE

HOUSE OF COMMONS

WEDNESDAY, June 26, 1969.

Ordered,—That for the purpose of completing its inquiry into the problems of transportation in the Atlantic provinces, the Standing Committee on Transport and Communications be empowered to adjourn from place to place within eastern Canada and the clerk and the necessary supporting staff be authorized to accompany the Committee.

ATTEST:

Le Greffier de la Chambre des communes,
ALISTAIR FRASER,
The Clerk of the House of Commons.

ORDRE DE RENVOI

CHAMBRE DES COMMUNES

Le JEUDI 26 juin 1969

Il est ordonné,—Qu'aux fins de compléter son enquête sur les problèmes relatifs aux transports dans les provinces Maritimes, le comité permanent des transports et des communications soit autorisé à se réunir à divers endroits dans l'Est du Canada et le secrétaire ainsi que le personnel supplémentaire nécessaire soient autorisés à accompagner le comité.

ATTESTÉ:

MINUTES OF PROCEEDINGS

TUESDAY, September 9, 1969
(61)

[Texte]

The Standing Committee on Transport and Communications met this day in Lévis, P.Q., at 10.00 a.m., the Chairman, Mr. H.-Pit Lessard, presiding.

Members present: Messrs. Allmand, Breau, Corbin, Crossman, Duquet, Godin, Howe, Lessard (*LaSalle*), Mather, McGrath, Nesbitt, Peddle, Portelance, Pringle, Skoberg, Thomas (*Moncton*), Trudel, Turner (*London East*)—(18).

Also present: Mr. Guay (*Lévis*).

Witnesses: From the Industrial and Commission of the City of Lévis: Messrs. Vincent F. Chagnon, Mayor, City of Lévis, P.Q.; and Eugene Langlois, Chairman; *From the City of Lévis, P.Q.:* Messrs. Vincent F. Chagnon, Mayor and Eugene Langlois; *From the Canadian Transport Commission:* Mr. J. Hanley, Director, Traffic Branch; Messrs. Fernand Gosselin, Merchant and Marc Boily, Accountant, Saint-Romuald, P.Q.

The Chairman addressed the Committee and on motion of Mr. Nesbitt *it was agreed*;—That all briefs received by attached as appendices to the Minutes of Proceedings and Evidence. The witnesses presented their briefs and were questioned thereon.

Mr. J. Hanley of the Canadian Transport Commission provided supplementary information.

Briefs submitted at this morning's meeting were attached as appendices to this day's Minutes of Proceedings and Evidence as follows:

The Industrial and Commercial Commission of the City of Lévis, P.Q.—*Appendix A-9*

The City of Lévis, P.Q.—*Appendix A-10*

PROCÈS-VERBAUX

Le MARDI 9 septembre 1969
(61)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à Lévis, Québec, à 10 heures du matin sous la présidence de M. H.-Pit Lessard, président.

Députés présents: MM. Allmand, Breau, Corbin, Crossman, Duquet, Godin, Howe, Lessard (*LaSalle*), Mather, McGrath, Nesbitt, Peddle, Portelance, Pringle, Skoberg, Thomas (*Moncton*), Trudel, Turner (*London-Est*)—(18).

Autre député présent: M. Guay (*Lévis*).

Témoins: de la Commission industrielle et commerciale de la Ville de Lévis: MM. Vincent F. Chagnon, maire, ville de Lévis, Québec; et Eugène Langlois, président. *De la Ville de Lévis:* MM. Vincent F. Chagnon, maire, et Eugène Langlois; *de la Commission canadienne des transports:* M. J. Hanley, directeur de la division du trafic; MM. Fernand Gosselin, marchand et Marc Boily, comptable, Saint-Romuald, Québec.

Le président formule des observations, puis, sur une motion présentée par M. Nesbitt, *il est convenu*: que tous les mémoires présentés figurent en appendice au compte rendu. Les témoins présentent leurs mémoires et sont questionnés.

M. J. Hanley, de la Commission canadienne des transports, fournit des renseignements supplémentaires.

Les mémoires présentés ce matin figurent en appendice au compte rendu de ce jour ainsi qu'il suit:

Commission industrielle et commerciale de la Ville de Lévis, Québec,—*Appendix A-9*

Ville de Lévis, Québec—*Appendix A-10*

From Messrs. Fernand Gosselin; Joseph Edmond Roy; Jean Marie Gosselin; and Marc Boily, Saint-Romuald, P.Q.—Appendix A-11

At 11.20 a.m. the Committee adjourned to 2.00 p.m. this afternoon.

AFTERNOON MEETING (62)

The Standing Committee on Transport and Communications resumed this day in Lévis, P.Q., at 2.10 p.m., the Chairman, Mr. H.-Pit Lessard, presiding.

Members present: Messrs. Allmand, Breau, Corbin, Crossman, Duquet, Godin, Howe, Lessard (*LaSalle*), Mather, McGrath, Nesbitt, Peddle, Portelance, Pringle, Skoberg, Thomas (*Moncton*), Trudel, Turner (*London East*)—(18).

Also present: Mr. Guay (*Lévis*).

Witnesses: From L'Association du Camionnage du Québec Inc.: Messrs. Camille Archambault, Executive Director; Alexandre Lesage, Counsel; Guy Cayer, Secretary; *From the City of Romuald D'Etchemin P.Q.:* Mr. Marc A. Bisson, Mayor; *From the Industrial Union of St-Romuald, P.Q.:* Mr. Paul-Émile Dubé, President; *From the Canadian Transport Commission:* Mr. J. Hanley, Director, Traffic Control; Mr. Achille Goulet, Potato Producer, St-Lambert, Lévis Co., P.Q.; and Mr. Paul Dumont, Past President, Canadian Manufacturers' Association.

It was agreed;—That a report of the "Bureau de l'Industrie et du Commerce de Québec Métropolitain Inc." entitled "Les Communications Routière Entre les Rives du Saint-Laurent dans La Région Métropolitaine de Québec (juin 1963)" be attached to this day's Minutes of Proceedings and Evidence as Appendix A-12.

The witnesses presented their briefs and were questioned thereon.

The following witnesses addressed the Committee and were questioned: Mr. Achille Goulet, Potato Producer, Mr. Paul Dumont, Past President, Canadian Manufacturers' Association.

Mémoires de MM. Fernand Gosselin, Joseph Edmond Roy, Jean-Marie Gosselin et Marc Boily, Saint-Romuald, Québec,—Appendice A-11

A 11 h. 20, le Comité suspend ses travaux jusqu'à 2 heures cet après-midi.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI (62)

Le Comité permanent des transports et des communications reprend ses travaux à 2 h. 10 de l'après-midi, à Lévis, Québec, sous la présidence de M. H.-Pit Lessard.

Députés présents: MM. Allmand, Breau, Corbin, Crossman, Duquet, Godin, Howe, Lessard (*LaSalle*), Mather, McGrath, Nesbitt, Peddle, Portelance, Pringle, Skoberg, Thomas (*Moncton*), Trudel Turner (*London-Est*)—(18).

Autre député présent: M. Guay (*Lévis*).

Témoins: de l'Association du camionnage du Québec Inc.: MM. Camille Archambault, administrateur délégué; Alexandre Lesage, conseiller; Guy Cayer, secrétaire; *de la ville de Saint-Romuald d'Etchemin:* M. Marc A. Bisson, maire; *de l'Union industrielle de Saint-Romuald, Québec:* M. Paul-Émile Dubé, président; *de la Commission canadienne des transports:* M. J. Hanley, directeur, division du trafic; M. Achille Goulet, producteur de pommes de terre, Saint-Lambert, comté de Lévis, Québec, et M. Paul Dumont, ex-président de l'Association canadienne des manufacturiers.

Il est convenu—Que le rapport du Bureau de l'industrie et du commerce de Québec métropolitain Inc. intitulé «Les communications routières entre les rives du Saint-Laurent dans la région métropolitaine de Québec (Juin 1963)» figure au compte rendu de ce jour sous le titre Appendix A-12.

Les témoins présentent leurs mémoires et sont questionnés.

Les témoins suivants font un exposé au Comité et sont ensuite questionnés: M. Achille Goulet, producteur de pommes de terre, M. Paul Dumont, ex-président de l'Association canadienne des manufacturiers.

As previously ordered the following briefs and letters were attached to this day's Minutes of Proceedings and Evidence:

Brief of "L'Association du Camionnage du Québec Inc." (See Appendix A-13)

Three letters from the Canadian Transport Commission to Mr. Omer Cayer, Cayer Transport Limited, St-Raymond, P.Q. (See Appendices A-14(i), A-14(ii) and A-14(iii)).

Brief of the city of St-Romuald, P.Q. (See Appendix A-15)

Brief of the Industrial Union of St-Romuald, P.Q. (See Appendix A-16).

It was agreed that the Committee attend a reception in St-Romuald, P.Q.

At 4.50 p.m. the Committee adjourned to 2.00 p.m. September 10, 1969.

Comme il a été convenu plus tôt, les mémoires et lettres suivants figurent au compte rendu de ce jour:

Mémoire de l'Association du camionnage de Québec Inc. (Appendice A-13) Trois lettres de la Commission canadienne des transports adressées à M. Omer Cayer, Cayer Transport Limitée, Saint-Raymond, Québec, (Appendices A-14(i), A-14(ii) et A-14(iii)).

Mémoire de la Ville de Saint-Romuald, Québec, (Appendice A-15)

Mémoire de l'Union industrielle de St-Romuald, Québec, (Appendice A-16)

Il est convenu—que le Comité se rende à une réception donnée à Saint-Romuald, Québec.

A 4 h. 50, le Comité s'ajourne jusqu'au 10 septembre 1969, à 2 heures de l'après-midi.

Le greffier du Comité,
Robert Normand
Clerk of the Committee.

[Texte]

TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

• 1006

Le mardi 9 septembre 1969

Le président: Messieurs, je vois qu'il est dix heures et que nous avons quorum. Il me fait plaisir de souhaiter la bienvenue à tous les maires et tous les conseillers à la séance de ce matin du Comité des transports.

Avant de procéder à la lecture du premier mémoire, je demanderais une proposition à l'effet que tous les mémoires soient annexés au compte rendu de notre tournée au Québec. Quelqu'un veut-il faire une proposition? Monsieur Nesbitt? Secondé par M. Crossman.

Il est proposé que tous les mémoires soient imprimés en appendice.

Mr. Skoberg: Mr. Chairman, will the briefs that we have received in French only at this time be translated at a later date so that we will have them for our perusal?

The Chairman: At the moment we have a few that are translated. The ones we do not have we will have translated into both languages.

Si vous le permettez je vais déroger de notre ordre du jour, à cause de demandes qui ont été faites hier, et faire appel à la Commission industrielle et commerciale de la ville de Lévis. J'invite monsieur le maire Vincent F. Chagnon ainsi que le commissaire Eugène Langlois à venir à l'avant.

Mr. Langlois will read the brief and after he is finished you may ask questions of either the mayor or Mr. Langlois.

Je me demanderais à M. Langlois de lire le mémoire. Après cette lecture, les témoins seront à votre disposition pour répondre à toutes vos questions en temps voulu. Monsieur Langlois.

M. E. Langlois (Président, La Commission industrielle et commerciale de la ville de Lévis): Monsieur le président, messieurs les membres du Comité, je vous ferai grâce de la résolution créant la Commission industrielle de Lévis. La recommandation que nous faisons au Comité est celle-ci:

[Interprétation]

EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

Tuesday September 9, 1969

The Chairman: Gentlemen, I see that it is 10 o'clock and that we have a quorum. I am pleased to welcome all the mayors and councillors to this morning's sitting of the Committee on Transport.

Before reading our first brief, I would ask for a proposal to the effect that all briefs be appended to the minutes of our Quebec tour. Would someone like to make a proposal? Mr. Nesbitt? Seconded by Mr. Crossman.

It is proposed that all briefs be printed in the form of an appendix.

M. Skoberg: M. le président, puis-je demander que ces mémoires qui ont été reçus en français seulement est-ce qu'ils seront traduits plus tard afin que nous puissions les examiner?

Le président: Nous avons quelques mémoires, pour l'instant, qui sont traduits, mais ceux qui ne sont pas traduits nous les ferons traduire et nous les aurons dans les deux langues.

With your permission, I shall depart from our agenda, because of requests made yesterday, and call on the Industrial and Commercial Commission of the City of Lévis. I invite his worship Mayor Vincent F. Chagnon along with Commissioner Eugène Langlois to step forward.

Monsieur Langlois donnera lecture de son mémoire et ensuite lorsque cette lecture sera finie vous pourrez lui poser des questions ou à M. le maire ou à M. Langlois.

I shall ask Mr. Langlois to read the brief. After having read the brief, the witnesses will be at your disposal to answer all your questions at leisure. Mr. Langlois.

Mr. E. Langlois (Chairman, the Industrial and Commercial Commission of the City of Lévis): Mr. Chairman, members of the Committee, I shall skip the resolution creating the Industrial Commission of Lévis. The recommendation that we make to the Committee is the following:

[Text]

Considérant qu'un territoire a été défini, en vertu du paragraphe (c) de l'article 2 de la «Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la Région Atlantique», bill C-207;

Considérant que la limite ouest dudit territoire est située à la Route 23 (Kennedy);

Considérant que cette route divise la Ville de Lévis en deux parties;

Considérant que la délimitation établie divise également la zone industrielle projetée par la Ville de Lévis;

Considérant les désavantages qui résulteraient de cette division pour les industries actuelles ou futures situées à l'ouest de cette délimitation;

Considérant qu'il serait injuste que des industries, faisant partie d'une même zone industrielle et opérant dans les limites d'une même ville, ne puissent jouir des mêmes avantages, spécifiquement en ce qui concerne les subventions au transport;

Considérant que les industries, selon toute probabilité, s'installeraient de préférence à l'est de la route Kennedy, pour jouir du privilège de subventions au transport;

Considérant que cette situation aurait pour effet de désavantager une partie importante de la zone industrielle projetée par la Ville de Lévis;

Considérant que, dans l'expansion industrielle future, les nouvelles industries s'implanteront entre la Rivière Chaudière et la route Kennedy;

Considérant que la cour de triage des Chemins de fer Nationaux, située à Joffre, Qué., est la plus importante de la région et qu'elle subirait un désavantage dû à sa situation géographique, soit à l'ouest de la délimitation du «territoire choisi»;

Considérant que la route Kennedy n'est pas un accident naturel et que son assiette pourrait être déplacée comme elle l'a été dans le passé;

Considérant qu'il est peu probable que le lit de la Rivière Chaudière soit déplacé et que cette rivière délimiterait bien le «territoire choisi»;

Considérant que la Ville de Lévis fait partie de la «zone désignée» par le gouvernement fédéral pour profiter de subventions en vue de favoriser l'expansion de l'industrie;

Considérant que la Commission industrielle et commerciale entend promouvoir

[Interpretation]

Whereas a territory has been defined, by reason of subsection (c) of Section 2 of the Atlantic Region Freight Assistance Act, Bill C-207;

Whereas the western boundary of the said territory is situated at Route number 23 (Kennedy);

Whereas this route divides the City of Lévis in two parts;

Whereas the delimitation as established also divides the industrial zone planned by the City of Lévis;

Whereas the disadvantages that shall result of this division for the existent industries as well as for future ones all situated west of this delimitation;

Whereas it would be unjust that industries forming a part of a same industrial zone and operating within the limits of a same City, would be unable to enjoy the same advantages, specifically with regard to freight assistance;

Whereas the industries, according to all probability, would rather establish themselves east of the Kennedy Highway, to enjoy the privilege of freight assistance;

Whereas this situation would disadvantage an important part of the industrial zone planned by the City of Lévis;

Whereas in the future industrial expansion, the new industries will be established between the Chaudière River and the Kennedy Highway;

Whereas the marshalling yard of the Canadian National Railways which is situated at Joffre, Que., and is the most important of this Region, would suffer a disadvantage due to its geographical situation, that is to the west of the delimitation of the "Select Territory";

Whereas the Kennedy Highway is not a natural feature and its foundation could be displaced, just as it has been done within the past;

Whereas it is unlikely that the bed of the Chaudière River will be displaced and that this river would properly delimit the "Select Territory";

Whereas the City of Lévis forms a part of the zone designated by the Federal Government to profit by assistance intended to favour industrial expansion;

Whereas the Industrial and Commercial Commission intends promoting the estab-

[Texte]

l'installation de nouvelles industries dans les limites de la Ville de Lévis;

Pour ces motifs: le Président et les membres de ladite Commission industrielle et commerciale recommandent au Comité permanent des transports et des communications de la Chambre des Communes de bien vouloir modifier cette loi en vue de porter la limite ouest du «territoire choisi» jusqu'à la Rivière Chaudière.

Commission Industrielle et Commerciale de la Ville de Lévis par: E. Langlois, président

Lévis, août 1969.

Le président: Messieurs, avez-vous des questions à poser au maire ou au commissaire M. Langlois? Monsieur Trudel?

M. Trudel: Je crois que M. Langlois, dans sa présentation a mentionné à l'ouest de la route, alors que dans le mémoire il a écrit à l'est.

M. Langlois: Je m'excuse, je n'ai pas très bien compris.

M. Trudel: A la page deux, au deuxième paragraphe, je crois que lorsque vous avez lu votre mémoire, vous avez dit: «à l'ouest de la route Kennedy», alors que dans le mémoire je lis: «à l'est de la route Kennedy». Je voudrais savoir si c'est à l'est ou à l'ouest?

M. Langlois: C'est à l'est.

M. Trudel: Parfait, merci.

Le président: Monsieur Nesbitt.

Mr. Nesbitt: I just have a brief question, Mr. Chairman. How long has the present boundary been in existence, and has it always divided the City of Lévis in two parts?

M. Langlois: Il semble que cette ligne n'ait jamais existé, mais c'est d'elle qu'on parle dans le Bill C-207. Ce bill limite les privilèges des octrois au transport, à la région située à l'est de la route Kennedy. Donc ce qui est à l'est de la route peut en bénéficier mais ce qui est à l'ouest ne le peut pas.

M. Guay (Lévis): Je pense que toutes les fois qu'il y a eu des subventions ou des lois spéciales pour aider soit l'industrie, soit le commerce dans le comté de Lévis, la limite naturelle a toujours été la rivière Chaudière et c'est pourquoi la demande de Lévis est formulée en ce sens.

M. Chagnon: Comme le dit M. Guay, je crois qu'il faut se servir des limites naturelles

[Interprétation]

lishment of new industries within the limits of the City of Lévis;

For these reasons: the President and Members of the said Industrial and Commercial Commission recommend to the Standing Committee on Transport and Communications of the House of Commons to kindly amend the said Act, so as to extend the western limits of the "select territory" as far as the Chaudière River.

Industrial and Commercial Commission of the City of Lévis by: E. Langlois, President.

Lévis, August 1969.

The Chairman: Gentlemen, do you have any questions to ask to the Mayor or the Commissioner, Mr. Langlois?

Mr. Trudel?

Mr. Trudel: I believe that in his statement, Mr. Langlois mentioned to the West of the road, whereas in the brief, he wrote to the East.

Mr. Langlois: I beg your pardon, but I did not understand you very clearly.

Mr. Trudel: On page 2, in the second paragraph, I believe that you said when reading your brief: "to the West of the Kennedy Road", whereas I read in the brief: "to the East of the Kennedy Road". I would like to know whether it is to the East or to the West?

Mr. Langlois: It is to the East.

Mr. Trudel: Fine, thank you.

The Chairman: Mr. Nesbitt.

M. Nesbitt: Une question brève, monsieur le président, depuis combien de temps que la limite actuelle existe? Est-ce qu'elle a toujours coupé la ville de Lévis en deux?

Mr. Langlois: It would seem that this line has never existed, and yet it is referred to in Bill C-207. That bill limits the privileges of freight subsidies to the region situated to the East of the Kennedy Road. Therefore, whatever lies to the East of the road many benefit from it, but whatever lies to the West cannot.

Mr. Guay (Lévis): I think that whenever there were subsidies or special legislation to aid either industry or trade in the Lévis riding, the natural boundary was always the Chaudière River and this is why the request made by Lévis is drafted along these lines.

Mr. Chagnon: As mentioned by Mr. Guay, I think that we must use the natural

[Text]

et non sectionner une ville en deux. D'autant plus que cela permettrait de favoriser sensiblement St-David et St-Romuald qui déjà bénéficient d'une expansion industrielle. Je crois qu'il y a lieu d'englober tout ce secteur à l'ouest jusqu'à la rivière Chaudière.

Le président: Monsieur Portelance.

M. Portelance: Si j'ai bien entendu, on demande de fixer la limite à la rivière Chaudière, mais en ce qui concerne les voies ferrées, on parle de «Diamond Junction» ou Lévis. C'est surtout pour les camionneurs, je crois, que vous demandez ce changement. Est-ce que...

M. Langlois: Oui, je crois que ce changement devrait être effectué en vue de faire bénéficier des subsides autant l'industrie du camionnage, que les chemins de fer. Il est préférable de fixer la limite à une rivière, qui est un accident géographique pratiquement inamovible, plutôt qu'à une route qui n'est pas inamovible et qui, en fait, a été déplacée récemment et peut l'être encore.

Le président: Monsieur Portelance, je crois que M. Hanley, de la Commission des transports, a une clarification qui peut aider le Comité et les gens du Québec. M. Hanley.

M. J. Hanley (directeur, Division de la circulation, Commission canadienne du Transport): Oui, monsieur le président. Selon l'article 2(c):

«territoire choisi» désigne le territoire comprenant les provinces de Nouvelle-Écosse, de l'Île du Prince-Édouard et du Nouveau-Brunswick, l'Île de Terre-Neuve et la partie de la province de Québec située au sud du fleuve Saint-Laurent et à l'est de la Route 23...

La Commission canadienne des transports a dû prendre la décision suivante:

Si une partie d'une ville, village, etc. ..., aboutit sur la Route 23, toute la ville, etc. ... doit être considérée comme étant située à l'est de la route.

Alors il s'ensuit que la Cité de Lévis est entièrement incluse dans le territoire.

M. Duquet: M. Hanley, pour être précis, cela signifie donc que la recommandation n'est plus nécessaire.

M. Hanley: Dans le cas de Lévis, seulement.

[Interpretation]

boundaries and not divide the city in two. All the more so, as this would considerably assist St. David and St. Romuald which already benefit from industrial development. I believe that there is good reason to include that entire sector to the west up to the Chaudière River.

The Chairman: Mr. Portelance.

Mr. Portelance: If I understood correctly, you are asking that the Chaudière River should be the boundary. With regard to the railways though, "Diamond Junction" or Lévis are mentioned. I believe that it is especially for the truckers that you are asking this change. Is it...

Mr. Langlois: Yes, I believe that this change should be made in order that the trucking industry may benefit from the subsidies as well as the railways. It is preferable to have boundary established at a river, which is a geographical feature and which cannot in fact be moved practically, than at a road which can be moved and which has, in fact, recently been displaced, and it can be displaced again.

The Chairman: Mr. Portelance, I think Mr. Hanley of the Transport Commission might be able to give some details which would assist the Committee and the Quebec people. Mr. Hanley.

Mr. J. Hanley (Director, Traffic Branch, Canadian Transport Commission): Yes, Mr. Chairman. According to Section 2(c):

"select territory" means the territory consisting of the Provinces of Nova Scotia, Prince Edward Island and New Brunswick, the Island of Newfoundland and that portion of the Province of Quebec that is south of the St. Lawrence River and east of Quebec Highway 23...

The Canadian Transport Commission has had to interpret this sentence. The Commission has had to take the following decision: If part of a town, village, etc., touches Highway 23, the whole town, etc., is to be considered as being situated east of the road.

Therefore, it follows that the City of Lévis is completely included in the territory.

Mr. Duquet: Mr. Hanley, to be specific, this means therefore that the recommendation made in the brief is no longer necessary.

Mr. Hanley: In the case of Lévis only.

[Texte]

M. Duquet: Dans le cas de Lévis seulement, en ce qui concerne la coupure à la route Kennedy. Toute la ville est incluse dans le territoire.

M. Hanley: Oui, c'est ça. On a dû prendre une telle décision selon la Loi du Québec sur la délimitation des villes et villages.

Le président: Merci beaucoup, M. Hanley.

M. Portelance: Une question supplémentaire...

Le président: Un instant, s'il vous plaît, M. le maire a quelque chose à ajouter.

M. Chagnon: Monsieur le président, comme nous avons un esprit de collaboration régionale, je crois que nous devons maintenir notre proposition de façon à favoriser l'expansion économique de St-David et également de St-Romuald.

Le président: Très bien. M. Portelance.

M. Portelance: Oui, j'en reviens toujours à Diamond Junction. Quel est ce point? Est-il situé au bord de la rivière Chaudière, ou à Lévis?

M. Langlois: Diamond Junction, je ne sais pas; peut-être veut-on parler de la cour de triage des chemins de fer nationaux à Charny qu'on appelle Joffre, ici. C'est peut-être cela qu'on entend par Diamond Junction. De toute façon, la seule cour de triage importante des chemins de fer nationaux dans la région se trouve à Charny, sur la rive est de la rivière Chaudière.

Le président: Est-ce que cela répond à votre question, M. Portelance?

M. Portelance: Pas tout à fait: si Diamond Junction est justement au bord de la rivière Chaudière, je ne vois pas pourquoi les camionneurs n'ont pas exactement les mêmes privilèges que les chemins de fer.

Le président: Avez-vous une réponse à cette question, monsieur Hanley?

M. Hanley: C'est exact. La définition du territoire choisi n'est pas tout à fait la même pour les camionneurs que pour les chemins de fer.

M. Portelance: Mais au moment, monsieur Hanley, où elle serait la même, la ville de St-Romuald ou celle de St-David serait incluse dans le territoire donné?

M. Hanley: Je n'en suis pas sûr. Il faut que j'examine cette question.

[Interprétation]

Mr. Duquet: In the case of Lévis only, with regard to the cut-off at Kennedy Road. The entire city is included in the territory.

Mr. Hanley: Yes, that's right. We had to take this decision according to the Quebec legislation dealing with the boundaries of towns and villages.

The Chairman: Thank you, Mr. Hanley.

Mr. Portelance: A supplementary question...

The Chairman: Just a moment, please, the Mayor has something to add.

Mr. Chagnon: Mr. Chairman, as we have a spirit of regional co-operation, I think we must maintain our proposal so as to favour the economic development of St. David and also St. Romuald.

The Chairman: Fine, Mr. Portelance.

Mr. Portelance: I come back to the question of Diamond Junction. Where is this situated? Is this on the shore of the Chaudière River, or is it in Lévis?

Mr. Langlois: I do not know, perhaps what is meant is the CNR marshalling yard in Charny which is called Joffre here. Perhaps this is what is meant by Diamond Junction. Anyhow, the only important CNR marshalling yard in the region is in Charny and is on the east shore of the Chaudière River.

The Chairman: Does this answer your question, Mr. Portelance?

Mr. Portelance: Not all together. If Diamond Junction is on the shore of the Chaudière River, I do not see why the truckers do not have exactly the same privileges as the railroads.

The Chairman: Do you have an answer to this question, Mr. Hanley?

Mr. Hanley: This is true. The definition of "Select territory" is not exactly the same for the truckers as for the railways.

Mr. Portelance: But if it were the same, Mr. Hanley, would the town of St. Romuald or St. David be included in the said territory?

Mr. Hanley: I am not sure of that. I must study this question.

[Text]

M. Duquet: Peut-être y a-t-il quelqu'un du C.N. ici, qui pourrait nous préciser exactement qu'est-ce qu'on entend par Diamond Junction?

Le président: Je ne crois pas que nous devions nous étendre sur cette question.

M. Portelance: Je crois que cela pourrait clarifier la situation que de savoir où est Diamond Junction. Après, nous saurions de quoi nous parlons.

Le président: Monsieur Corbin.

M. Corbin: Avec la permission du président, je peux vous préciser en quoi consiste Diamond Junction. Vous avez d'abord d'un côté, la rivière Chaudière et immédiatement de l'autre côté débute la cour de triage où se trouve l'embranchement du C.N. vers les Maritimes. Il y a un tronçon qui s'en va vers Rivière-du-Loup le long du fleuve St-Laurent et un autre qui entre à l'intérieur des terres pour se diriger vers Edmundston. Et la jonction de ces deux tronçons forme un diamant que les gens du chemin de fer ont appelé «Diamond Junction» à cause de l'embranchement en forme de diamant. C'est tout. C'est la sortie de la gare de triage de Charny, de ce côté-ci de la rivière Chaudière.

Mr. Mather: Mr. Chairman, I have been trying to understand the significance of the zones, the routes, the regions and the divisions. It would be of assistance if we had from the Commission—and perhaps it is in our kits, although I have not seen it—a good map indicating the zones.

An hon. Member: There is one.

Mr. Mather: There is one?

The Chairman: There is one in your kit, Mr. Mather.

Mr. Mather: Just where is it?

An hon. Member: It is right here.

Mr. Mather: Thank you. That is fine.

Mr. Howe: Mr. Chairman, it seems rather unusual that this type of bill was passed when a boundary line went right through a city. A city divided unto itself cannot stand. Is that not what the Bible says? Can anybody tell me why the Department did this in the first place, why this line was put through the middle of a city? It seems stupid and irrelevant with relation to the problems that would be presented within the city itself.

[Interpretation]

Mr. Duquet: There may be someone here from the CNR who could tell us exactly what they mean by Diamond Junction.

The Chairman: I do not think we should go any further into this matter.

Mr. Portelance: If we knew where Diamond Junction was, that would clean up the situation and we would know what we are talking about.

The Chairman: Mr. Corbin.

Mr. Corbin: Mr. Chairman, with your permission, I can tell you what Diamond Junction is. First of all, on one side you have the Chaudière River, and exactly opposite begins the marshalling yard where you have the CNR junction to the Maritimes. You have a spur going to Rivière-du-Loup along the St. Lawrence River and another one going inland towards Edmundston, and the junction of these two lines forms a diamond which the railway people called "Diamond Junction" because of the diamond shaped junction. That's all. It is the exit of the Charny marshalling yard, on this side of the Chaudière River.

M. Mather: Monsieur le président, je voudrais comprendre la signification de ces zones, régions et divisions... Et il serait utile que la Commission nous fournisse, et peut-être se trouve-t-elle déjà dans notre nécessaire (dossier), une bonne carte montrant les zones.

Une voix: Il y en a une.

M. Mather: Y en a-t-il une?

Le président: Oui, il en existe une, dans votre dossier, M. Mather.

M. Mather: Où est-ce à peu près?

Une voix: Là.

M. Mather: Merci. C'est parfait.

M. Howe: M. le président, il est un peu exceptionnel que ce genre de bill ait été adopté divisant une ville par une frontière. Une ville divisée intérieurement ne peut survivre. N'est-ce pas écrit dans la Bible? Quelqu'un peut-il me dire pourquoi le ministère a décidé? Pourquoi est-ce que cette ligne paragi de cette façon à l'origine, a pris cette tague la ville en deux?

Il me semble qu'il doit y avoir une raison à cela étant donné les problèmes présentés par la ville elle-même.

[Texte]

The Chairman: If I remember correctly, there was no representations from any city at all. This bill did not come before the Transport Committee at all, Mr. Howe.

Mr. Howe: Of course, Mr. Chairman, this points out the importance of more discussion in the House of Commons and in committees before legislation is passed. The newspapers criticize us a lot for talking too much in the House of Commons, but this is an instance when we should have talked a little longer before this bill was passed in order to ensure that these people got justice.

Mr. Breau: Mr. Chairman, Mr. Hanley of the CTC just explained that the definition of the boundary included the City of Lévis. They said Highway 23, but in the interpretation that has been given to the Act it means the entire City of Lévis. I do not know how you could have defined it in any other way.

Mr. Howe: If the Act had been drawn properly and the entire City of Lévis was included in the...

Mr. Breau: Well, it is.

Mr. Howe:—representation,...

Mr. Breau: It is.

Mr. Howe:—but it is only by the interpretation.

Mr. Breau: But the value is the same.

Le président: M. Godin.

M. Godin: Monsieur le président, si vous permettez, peut-être M. Guay pourrait-il nous donner quelques éclaircissements. Je me souviens qu'il y a six mois, le comté de Lévis avait été désigné. Le Bill 207 fera-t-il perdre certains avantages qui avaient été accordés à une usine d'importance, par exemple la raffinerie qui s'installe présentement à St-Romuald? Qu'est-il advenu de la décision qui avait été prise par le ministère pour le comté de Lévis dans son ensemble, il y a six mois?

Le président: M. Langlois.

M. Langlois: Je croirais que d'après le bill, la raffinerie qui est en train de s'installer à St-Romuald ne pourra pas bénéficier des subsides prévus. Et c'est précisément pourquoi nous demandons que cette limite ouest soit clairement indiquée par une rivière, la rivière Chaudière.

M. Godin: Pour la raffinerie en question, il s'agit d'un développement assez important, et

[Interprétation]

Le président: Si je me souviens bien, il n'y a aucune représentation, aucune demande d'aucune ville. Ce bill n'a pas été présenté au Comité des Transports et étudié par lui, M. Howe.

M. Howe: Ceci montre l'importance, M. le président, d'une discussion plus approfondie d'une loi à la Chambre des communes où devant un comité avant de la faire adopter. Les journaux nous reprochent de trop parler à la Chambre des Communes; mais, dans le présent cas, il aurait fallu discuter plus longuement de ce bill avant de le faire adopter, afin de rendre justice à ces personnes.

M. Breau: Monsieur le président, M. Hanley de la CTC vient de nous dire que la définition de la limite «inclus la ville de Lévis», ils disaient qu'il s'agissait de la grande route 23. Mans dans l'interprétation de la loi, cela veut dire que toute la ville de Lévis est incluse. Je me demande quelle autre définition aurait pu être donnée.

M. Howe: Si la loi avait été rédigée convenablement, toute la ville de Lévis serait incluse dans...

M. Breau: Eh bien! elle y est.

M. Howe: Représentation...

M. Breau: Elle y est.

M. Howe: Évidemment ce n'est que l'interprétation qui nous permet d'y croire.

M. Breau: Mais, la valeur est la même.

The Chairman: Mr. Godin.

Mr. Godin: Mr. Chairman, with your permission, perhaps Mr. Guay could give us some explanation. I remember that six months ago the riding of Lévis was designated. Will Bill 207 cause the loss of certain advantages which had been granted to an important plant, a refinery which is presently being established at St. Romuald? What has happened to the decision taken by the Department for riding of Lévis, as a whole six months ago?

The Chairman: Mr. Langlois.

Mr. Langlois: I would think that according to the bill, the refinery which is being established in St. Romuald will not be able to benefit from the subsidies which had been provided. It is exactly for this reason that we are asking that this western boundary be clearly indicated by a river, i.e. the Chaudière River.

Mr. Godin: For the refinery in question this is a fairly important development, and I

[Text]

j'imagine que les octrois aussi sont importants. S'il fallait qu'ils soient enlevés les plans seraient probablement modifiés.

Le président: M. Trudel.

M. Trudel: Monsieur le président, je crois que l'explication de M. Hanley a réglé partiellement le problème exposé par le commissaire et par le maire de la municipalité. Est-ce que cela rencontrerait les vues de M. le maire que d'inclure dans le «territoire choisi» et de la route 23, le triangle compris entre la route 1, la route 23 et la rivière? C'est bien le territoire que nous discutons présentement, et qui inclue je crois, la cour de triage, St-Romuald, St-David, n'est-ce pas?

M. Chagnon: Il me semble que c'est cela.

M. Trudel: Si on étendait le territoire jusqu'au fleuve, de Lévis à la rivière Chaudière, cela réglerait le problème.

M. Langlois: Cela réglerait le problème.

M. Trudel: Merci.

M. Godin: Étant donné que tout le comté a déjà été désigné il y a six mois par décision spéciale du gouvernement canadien, est-ce qu'il ne serait pas dans l'ordre de demander que le même geste soit répété? Que tout le comté soit désigné. Il est assez grand, j'imagine, il s'étend jusqu'à la Beauce, et jusqu'à Lotbinière.

M. Duquet: M. Godin, quand vous parlez de désignation il y a six mois ..

Le président: M. Duquet, s'il vous plaît veuillez vous adresser au président pas à M. Godin.

M. Duquet: Ce que je voudrais savoir de M. Godin, c'est s'il parle des avantages au point de vue transport ou s'il parle de zones désignées au point de vue octrois. Ce Comité, ce matin, est concerné par les octrois au transport et non par les octrois à l'industrie.

Le président: Vos questions sont hors d'ordre toutes les deux.

Monsieur Allmand?

Mr. Allmand: Mr. Chairman, the Maritime Freight Rates Act, which has been in effect since 1927, defines the select territory as extending from the east to Diamond Junction and Lévis. If we look at the map, the City of Lévis is about three miles east of Diamond Junction, as defined by Mr. Corbin. I do not

[Interpretation]

imagine that the subsidies are also important. If they were to be removed, the plans would probably be changed.

The Chairman: Mr. Trudel.

Mr. Trudel: Mr. Chairman, I think that the explanation given by Mr. Hanley has partly solved the problem raised by the Commission and by the Mayor of the municipality. Would the Mayor agree to including in the "selected territory" and in Route 23, the triangle included between Route 1, Route 23, and the river? If I understood correctly, this is the territory which we are now discussing and which would include, believe, the marshalling yard at St. Romuald and St. David, isn't it?

Mr. Chagnon: I think that is it.

Mr. Trudel: If we extended the territory as far as the river, from Lévis to the Chaudière River, that would solve the problem.

Mr. Langlois: That would solve the problem.

Mr. Trudel: Thank you.

Mr. Godin: Since the riding was already designated six months ago by special decision of the Canadian government, would it not be a good thing to ask that the same thing be repeated, that the whole riding be designated? It is fairly large, I believe, and extends as far as Beauce and Lotbinière.

Mr. Duquet: Mr. Godin, when you mention designation six months ago...

The Chairman: Please address the Chair, Mr. Duquet, and not Mr. Godin.

Mr. Duquet: What I would like to know from Mr. Godin is whether he speaks of advantages from the viewpoint of transport or whether he speaks of designated zones from the viewpoint of subsidies. This morning, this Committee is discussing subsidies for transportation and not subsidies to industry.

The Chairman: Both your questions are out of order. Mr. Allmand?

M. Allmand: Monsieur le président, la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes, en vigueur depuis 1927, définit le «territoire choisi» comme s'étendant de l'Est à Diamond Junction et Lévis. En examinant la carte, on voit que la ville de Lévis est à environ trois milles

[Texte]

know whether Mr. Corbin's definition is correct or not.

Mr. Corbin: It is a description.

Mr. Allmand: I would like the CTC to tell me, although it is not necessary to get this today, how they have interpreted Section 2 of the Maritime Freight Rates Act since 1927. Under Section 2 does the select territory go right to Diamond Junction, including Lévis, or does it just include Lévis? The legal description in the Act seems very vague. In any case I think that the new act, Bill C-207 should have had the same definition. Both definitions should have been the same in my opinion. Mr. Chairman, I would like you to try to get from the CTC some information regarding their interpretation on Section 2 of the Maritime Freight Rates Act so that we can resolve this matter.

The Chairman: I know Mr. Hanley is not here as a witness this morning but I believe he could be of great help to the Committee. Mr. Hanley could you answer this question? It would be of great help to the Committee.

Mr. Hanley: Since 1927 the interpretation has been that "to" means including, so that it is all points on the railway as far east as Lévis and including Lévis, as far east as Diamond Junction and including Diamond Junction. I might say that if you compare this with the definition for truckers making Highway 23 the boundary, all points served by rail within the select territory are included in the trucking definition so that the truckers in so far as they are competing with rail are on the same basis.

The Chairman: Does that answer your question, Mr. Allmand?

Mr. Allmand: Well, I think for the time being it will have to do but when we return to the House of Commons I think we should get more information from the Canadian Transport Commission before we make recommendations on the brief presented by the Commission this morning.

The Chairman: Would you make a note of what Mr. Hanley?

20589—2

[Interprétation]

à l'Est de la bifurcation Diamond définie par M. Corbin. Je ne sais pas si la définition, la description de M. Corbin est juste ou non.

M. Corbin: C'est une description.

M. Allmand: Ce que je voudrais que le CTC me dise, bien qu'il ne soit pas nécessaire d'obtenir ce renseignement aujourd'hui, mais ce que nous voudrions savoir de la Commission des Transports c'est comment elle a interprété l'article 2 de la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes depuis 1927? Est-ce que, en vertu de l'article 2, le territoire choisi s'étend jusqu'à Diamond-Junction ou comprend seulement Lévis? Il me semble que la description juridique dans la loi est très vague. De toute façon, la nouvelle loi, le Bill C-207 aurait dû avoir la même définition à mon sens. Monsieur le président, je voudrais que vous obteniez de la Commission canadienne des transports quelques renseignements au sujet de l'interprétation de l'article 2 de la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes de façon à résoudre cette question.

Le président: Je sais que monsieur Hanley n'est pas ici à titre de témoin aujourd'hui, mais je crois qu'il pourrait beaucoup aider le comité. Monsieur Hanley, pourriez-vous répondre à cette question? Cela pourrait aider grandement le Comité.

M. Hanley: Depuis 1927, on interprète ce «jusqu'à» dans le sens d'inclusion, de sorte que tous les points sur le chemin de fer, c'est-à-dire aussi à l'est que Lévis et y compris Lévis, et aussi à l'est que Diamond-Junction, y compris Diamond Junction. Si on compare ceci avec la définition donnée aux camionneurs qui établit la route 23 comme limite, tous les points desservis par les chemins de fer à l'intérieur du territoire choisi sont inclus dans la définition concernant le camionnage, de sorte que les camionneurs qui font concurrence aux chemins de fer sont traités sur le même pied.

Le président: Est-ce que ceci répond à votre question, monsieur Allmand?

M. Allmand: Je crois que pour le moment, il faudra que je m'en contente, mais lorsque nous rentrerons à la Chambre des communes, nous devrions obtenir de plus amples renseignements de la Commission canadienne des transports avant de faire des recommandations au mémoire qui nous a été présenté ce matin par la Commission.

Le président: Vous en prenez note, monsieur Hanley.

[Text]

Mr. Hanley: Yes, I will.

The Chairman: Thank you. Are there any other questions, gentlemen?

Est-ce qu'il y a d'autres questions, messieurs? Monsieur Corbin.

M. Corbin: Monsieur le président, d'après l'interprétation de la loi que vient de nous donner M. Hanley, en autant qu'elle s'applique aux chemins de fer, et lorsqu'il a dit que le territoire comprenait la gare de triage de Joffre-Charny, on se rend donc aux rives de la rivière Chaudière, n'est-ce pas? Est-ce que cette interprétation comprend aussi les villes de St-Romuald et de St-David qui sont de ce côté-ci de la rivière Chaudière?

M. Hanley: Non.

M. Corbin: Alors, toute cette pointe de terre, entre le fleuve, la rivière Chaudière et la gare de Charny jusqu'aux limites de la ville de Lévis est exclue du territoire désigné.

M. Guay (Lévis): Exactement.

M. Corbin: Qu'est-ce que cela veut dire?

M. Chagnon: C'est pour cela, monsieur le président, que je tiendrais à ce qu'on maintienne la proposition de façon à favoriser nos villes sœurs, Saint-David et Saint-Romuald, et pour éviter toute ambiguïté.

M. Corbin: J'ai une question supplémentaire, monsieur le président. Avant que le gouvernement rédige et enfin approuve cette loi, est-ce qu'en aucun temps, on a consulté les villes de Lévis, St-David et St-Romuald?

M. Chagnon: A ma connaissance, non.

M. Corbin: Merci.

Le président: Monsieur Godin.

M. Godin: Maintenant, s'il y a une limite, c'est à quel endroit? Je me souviens par exemple d'avoir pris connaissance du commerce des grains. Des commerçants d'une paroisse donnée allaient chercher le grain à 10 milles plus loin, parce qu'en le prenant à 10 milles plus loin, par le chemin de fer, ils avaient un octroi supplémentaire. C'était moins dispendieux de faire remonter le grain. Je n'ai pas eu connaissance si c'était des marchands indépendants ou des coopératives. En réalité, quelle était l'ancienne limite avant le bill actuel?

M. Langlois: Je n'ai aucune idée.

Le président: Monsieur Portelance.

[Interpretation]

M. Hanley: Oui, je vais le faire.

Le président: Merci. Y a-t-il d'autres questions, messieurs?

Are there any other questions, gentlemen?

Mr. Corbin: Mr. Chairman, according to the interpretation of the legislation just given by Mr. Hanley, insofar as it applies to the railways, and when he said that the territory included the Joffre-Charny marshalling yard, that means that we go as far as the shore of the Chaudière River, isn't that so? Does that interpretation also include the towns of St. Romuald and St. David which are on this side of the Chaudière River?

Mr. Hanley: No.

Mr. Corbin: So, that tongue of land between the river, the Chaudière River and the Charny station as far as the Lévis city limits is excluded from the designated territory.

Mr. Guay (Lévis): Exactly.

Mr. Corbin: What does that mean?

Mr. Chagnon: This is why, Mr. Chairman, I would be anxious to maintain the proposal in order to favour our sister cities of St. David and St. Romuald, and in order to avoid all ambiguity.

Mr. Corbin: A supplementary question, Mr. Chairman. Prior to the government drafting and then passing that Act, were the towns of Lévis, St. David and St. Romuald ever consulted?

Mr. Chagnon: No, not insofar as I know.

Mr. Corbin: Thank you.

The Chairman: Mr. Godin.

Mr. Godin: Now, if there is a boundary, where is it? For instance, I remember about the wheat trade. Some merchants from a particular parish went to fetch wheat 10 miles away because by collecting wheat 10 miles away, by railway, they had an additional subsidy. Having the wheat shipped was less expensive. I do not know whether they were independent merchants or cooperatives. Actually, what was the former boundary before the present bill?

Mr. Langlois: I have no idea.

The Chairman: Mr. Portelance.

[Texte]

M. Portelance: Monsieur le président, apparemment, si la définition des limites était telle que celle demandée présentement par la ville de Lévis, il y aurait peut-être d'autres complications, parce qu'il existe une autre ligne de chemin de fer dans ce territoire donné. Je comprends que le but principal est d'inclure la ville de St-Romuald et la ville de St-David dans le territoire donné, peut-être par une définition différente. Ce sont des choses que le Comité pourra probablement étudier pour en arriver à une conclusion.

Le président: Maintenant, nous avons un autre mémoire de la cité de Lévis et je demanderais au maire de lire le mémoire.

M. Chagnon: Tout d'abord, monsieur le président, je tiens à vous remercier de l'indulgence des honorables membres du Comité des transports et communications qui, même si, ce matin, nous présentons un mémoire à la toute dernière minute, ont bien voulu accepter de se rendre à notre demande. Entre parenthèses, je profite de l'occasion pour exprimer à l'élément anglophone toute notre admiration de les voir réunis ici avec les gens de Lévis.

Le président: Je regrette encore, mais les copies du mémoire sont seulement en français; je les ferai traduire à notre retour à Ottawa.

M. Chagnon: Elles ont été préparées ce matin à 9 heures et malheureusement, le temps à ma disposition était relativement court. De toute façon, je compte encore de nouveau sur votre indulgence.

Je vais vous donner la nature du mémoire, quitte à vous donner des détails supplémentaires subséquemment.

Mémoire en vue d'établir un tronçon de route trans-canadienne entre la route «20» et Québec capitale provinciale.

CONSIDÉRANT QUE le Gouvernement Fédéral a largement contribué au financement et à la construction de la Route Trans-Canadienne qui sillonne les Villes de Lévis, Lauzon, St-David et St-Romuald;

CONSIDÉRANT QUE Lévis est situé en face de Québec, Capitale de la Province et qu'une distance d'à peine 4,000 pieds sépare ces deux (2) Villes;

CONSIDÉRANT QU'IL faille actuellement parcourir par voie routière un trajet de plus de seize (16) milles pour atteindre Québec;

CONSIDÉRANT QUE le système des traversiers actuellement en service entre les deux

[Interprétation]

Mr. Portelance: Mr. Chairman, apparently, if the definition of the boundaries were set in accordance with the one asked now by Lévis, there might perhaps be other complications, because there is another railway line in that particular territory. I understand that the main purpose is to include the towns of St. Romuald and of St. David in the given territory, perhaps by means of a different definition. These are matters that could probably be studied by the Committee in order to reach a solution.

The Chairman: We have another brief by the City of Lévis, and I would ask the Mayor to read the brief.

Mr. Chagnon: Mr. Chairman, I want first of all to thank you and the honourable members of the Committee on Transport and Communications for their forbearance in view of the fact that, this morning, we are presenting this brief at the very last minute, and I also thank you for your willingness to accept to our request. And I take this opportunity to express to the English-speaking members our admiration at seeing them gathered here with the people from Lévis.

The Chairman: I am sorry but the copies of the brief are in French only. I shall have them translated on our return to Ottawa.

Mr. Chagnon: They were prepared this morning at nine o'clock and unfortunately the time at our disposal was relatively limited. Anyhow, I am again relying on your forbearance I shall tell you about the nature of the brief and shall give you additional details later on.

A brief with a view to establishing a section of the Trans-Canada Highway between Route 20 and the Quebec provincial capital. Whereas the federal government has greatly contributed to the financing and construction of the Trans-Canada Highway which goes through the Towns of Lévis, Lauzon, St-David and St-Romuald; whereas Lévis is situated exactly opposite Quebec City, the provincial capital and that there is barely a distance of 4,000 feet between these two (2) cities;

WHEREAS by highway it is necessary, at present, to travel a sixteen (16) mile route to reach Quebec City;

WHEREAS the ferry system now in service between the two (2) shores, in particular in

[Text]

(2) rives, notamment en hiver, est absolument inadéquat, inefficace et exige parfois des heures d'attente;

CONSIDÉRANT QUE Québec et la région Lévisienne sont reconnus comme «ZONES DÉSIGNÉES»;

CONSIDÉRANT QU'IL est impérieux de revaloriser l'aspect économique de la Capitale Provinciale et du Lévis Métropolitain;

CONSIDÉRANT QU'avec la construction d'une voie assez directe entre les deux (2) rives, un vaste développement à la fois commercial, industriel et résidentiel pourrait être envisagé sur les deux (2) rives;

EN CONSÉQUENCE, pour tous les motifs ci-haut allégués, je recommande très fortement au Comité Fédéral Permanent des Transports et Communications qu'un tronçon de la Route Trans-Canadienne soit officiellement reconnu entre la Route «20» et la Ville de Québec, qu'une entente soit incessamment conclue à cette fin entre les autorités Gouvernementales Fédérales et Provinciales sous l'égide du Gouvernement Fédéral et qu'une voie d'accès directe soit immédiatement construite entre les deux (2) rives soit sous forme de tunnel ou de pont-tunnel.

Le président: Je tiens à vous remercier, monsieur le maire. Est-ce qu'il y a des questions? Monsieur Allmand.

M. Allmand: Monsieur le maire, le gouvernement du Québec est en train de construire un nouveau pont entre Sainte-Foy et Charny, n'est-ce pas?

M. Langlois: Sainte-Foy et Saint-Nicolas.

M. Allmand: Je comprends aussi que ce pont aura 6 voies de trafic, n'est-ce pas?

M. Chagnon: C'est exact.

M. Allmand: Ce pont ne sera-t-il pas suffisant pour vos besoins?

M. Chagnon: Actuellement, je crois et je suis même convaincu que le nouveau pont, dès que la construction sera terminée, sera pratiquement dépassé au point de vue circulation. Deuxièmement, cela ne règle absolument rien les voies directes entre la capitale provinciale et la route transcanadienne, puisque tout le public voyageur venant des provinces de l'Ouest, de l'Atlantique, du Nouveau-Brunswick, de la Nouvelle-Écosse et de l'Île-du-Prince-Édouard et également de tous les comtés à l'est de Lévis: Beauce, Bellechasse, Dorchester, Montmagny jusqu'à

[Interpretation]

winter, is totally inadequate, ineffective and often requires hours of waiting;

WHEREAS Quebec City and the Lévis regions are recognized as "DESIGNATED ZONES";

WHEREAS it is important to reevaluate the economic aspect of the provincial capital and metropolitan Lévis;

WHEREAS with the construction of a fairly direct road between the two (2) shores, a great commercial, industrial and residential development would become possible on both shores;

NOW THEREFORE, for all the above mentioned reasons I recommend very strongly to the federal Standing Committee on Transport and Communications that a section of the Trans-Canada Highway be officially recognized between Route 20 and the City of Quebec; that an agreement be reached immediately for this purpose between the federal government authorities and the provincial authorities under the auspices of the federal government, and that a direct route be immediately built between the two (2) shores either in the form of a tunnel or tunnel bridge.

The Chairman: Thank you, Mr. Mayor. Do you have any questions? Mr. Allmand.

Mr. Allmand: Mr. Mayor, the Government of Quebec is building a new bridge between Sainte-Foy and Charny, isn't that so?

Mr. Langlois: Sainte-Foy and Saint-Nicolas.

Mr. Allmand: If I understand correctly, this bridge will have six traffic lanes. Am I right?

Mr. Chagnon: That's right.

Mr. Allmand: Will this bridge not be sufficient for your needs?

Mr. Chagnon: At the present time, I am persuaded that when the new bridge is finished it will be already insufficient for traffic needs. Secondly, this does not solve anything regarding direct routes between the provincial capital and the Trans-Canada Highway because all the travelling public coming from the western and the eastern provinces, New Brunswick, Nova Scotia, Prince Edward Island, and also from all the ridings east of Lévis: Beauce, Bellechase, Dorchester, Montmagny as far as Rivière-du-Loup, and so forth, as well as the travelling public coming

[Texte]

Rivière-du Loup, etc., ainsi que le public voyageur provenant du Maine doit nécessairement parcourir une distance additionnelle de plus de 16 milles pour atteindre Québec.

M. Allmand: Vous avez un service de traversiers entre Lévis et Québec. Est-ce qu'il y a deux traversiers qui travaillent en tout temps?

M. Chagnon: Je ferais une nuance, monsieur le député. Quand vous dites «en tout temps», je pourrais dire «en temps occasionnel», parce qu'en définitive, en été, le service est assez bon, mais il faut admettre, d'autre part, que même si les traversiers ont une meilleure qualité durant l'été, il y a une foule de véhicules moteurs qui doivent attendre de chaque côté des rives parce qu'ils ne peuvent pas circuler librement en été. En hiver, le problème est réellement désastreux pour la bonne raison que, parfois, ceux qui aiment le luxe doivent se promener jusqu'à l'Île d'Orléans, à un prix modique, pour passer des nuits entières. Cela désavantage économiquement le développement de Québec qui, sur le plan commercial, vous le savez tous et je n'ai pas à défendre la ville de Québec, qui, dis-je, sur le plan commercial périclité sensiblement parce que le commerce se dirige davantage vers l'ouest de Québec.

M. Allmand: Qui est le propriétaire de ces traversiers? Est-ce privé?

M. Chagnon: C'est un petit peu ambigu. D'abord, c'est une compagnie privée. J'ai constaté dernièrement que le gouvernement du Québec a acquis un traversier de Trois-Rivières, le Radisson, qui, apparemment, aurait été vendu ou loué à la traverse de Lévis pour une somme minime.

M. Allmand: Est-ce que des études ont été faites pour un pont ou un pont-tunnel entre Québec et Lévis? Avez-vous une idée du coût d'un tel projet?

M. Chagnon: Quatre études ont été faites sous les auspices du gouvernement provincial et je crois que l'étude la plus économique se concrétise dans la construction d'un tunnel au prix approximatif de \$40 ou \$45 millions.

M. Allmand: C'est un tunnel avec un pont?

M. Chagnon: Un tunnel seulement.

M. Allmand: Merci, monsieur le maire.

Mr. Skoberg: Mr. Chairman and Your Worship, I understand Mr. Allmand took an exploratory trip last night on the ferry to determine just how it operated, but...

[Interprétation]

from Maine must necessarily travel an additional 16 miles to reach Quebec City.

Mr. Allmand: You have a ferry service between Lévis and Quebec City. Are there two ferries operating at all times?

Mr. Chagnon: Just with this slight difference, Mr. Allmand, that when you say "at all times", I would say "occasionally" because in the summer the service is fairly good, but on the other hand, even if the ferry service is better in summer, there is a great number of automobiles which must wait on both shores because they cannot move freely in summer. In winter, the situation is really disastrous because sometimes people must go as far as the Ile d'Orléans and pay a moderate price to stay there overnight. This hurts the economic development of Quebec City which, as you all know, from the commercial viewpoint—and I do not have to defend the City of Quebec—is seriously jeopardized because trade is drawn increasingly to western Quebec.

Mr. Allmand: Who is the owner of these ferries? Are they privately owned?

Mr. Chagnon: It is not too clear. First of all, it is a private company. Recently, I noticed that the Government of Quebec had purchased a ferry, the Radisson, from Trois-Rivières, which was apparently sold or rented to the Lévis ferry service for a small sum.

Mr. Allmand: Have surveys been made for a tunnel or a bridge—tunnel between Quebec City and Lévis? Do you have any idea of the cost of such a project?

Mr. Chagnon: Four studies have been made under the auspices of the provincial government and I believe that the most economical study establishes the construction cost of a tunnel at approximately \$40 or \$45 million.

Mr. Allmand: Is it a tunnel with a bridge?

Mr. Chagnon: A tunnel only.

Mr. Allmand: Thank you, Mr. Mayor.

M. Skoberg: Monsieur le président, et votre Honneur, je crois comprendre que monsieur Allmand a fait une visite d'exploration hier soir pour voir exactement la nature du problème mais...

[Text]

The Chairman: That is out of order, Mr. Skoberg.

Mr. Skoberg: I would like to ask His Worship if he has any indication of the average daily traffic count of vehicles between Lévis and Quebec City on the ferry at this time?

M. Langlois: Actuellement, je n'ai pas une idée exacte sur le trafic, sur le nombre de véhicules. D'après une étude qui a été faite en 1963, il y a déjà six ans, les transversiers pouvaient transporter entre les deux rives environ 800,000 véhicules par année. Le trafic entre les deux rives, toujours en 1963, étaient, je crois, de 5 ou 6 millions de véhicules par année, qui traversaient les deux rives soit au pont de Québec ou soit par les traversiers. Les traversiers, pour leur part, pouvaient transporter au maximum 800,000 véhicules par année.

Maintenant, il y a un mémoire qui a été rédigé en 1963 par le bureau de l'industrie et du commerce du Québec métropolitain, qui a été présenté d'ailleurs aux autorités provinciales à ce moment-là et qui contient une foule de renseignements et de statistiques. Si le comité le désire, je peux leur procurer une copie de ce mémoire que j'ai moi-même en ma possession. Il y a une foule de renseignements dans ce mémoire qui est un petit peu dépassé parce qu'il date de six ans. Mais s'il est dépassé, ce n'est que pour montrer que c'est encore deux fois pire aujourd'hui que ce l'était à ce moment-là. Ce mémoire démontre clairement les besoins qui existaient à ce moment-là et les solutions qu'on aurait dû apporter à ce problème, mais que malheureusement l'autorité provinciale n'a pas accepté. Si le Comité le désire, il me fera grandement plaisir de leur soumettre une copie de ce mémoire.

Mr. Skoberg: I am sure we would appreciate that information, sir. You say, "the ferries could handle". Are they handling this 800 to 1000 cars that you mention?

Mr. Langlois: Yes.

Mr. Skoberg: This is what they are handling.

Mr. Langlois: There was a possibility of handling this in 1963, but the situation has not improved up to the present, it has deteriorated very much. At this moment they cannot handle it, particularly in the wintertime. In the wintertime it is terrible.

Mr. Skoberg: What do they now charge, sir, for carrying a car on the ferry?

[Interpretation]

Le président: Ceci n'est pas réglementaire, monsieur Skoberg.

M. Skoberg: Est-ce que vous avez une idée de la moyenne du trafic quotidien entre Lévis et Québec, par le transbordeur?

Mr. Langlois: At the present time, I have no exact idea of the traffic, of the number of vehicles. According to a study made in 1963, that is six years ago, the ferry boats could carry between the two shores approximately 800,000 vehicles a year. Traffic between the two shores, in 1963 was, I believe, the order of 5 or 6 million vehicles per year crossing the river either by the Quebec City bridge or by ferries. The ferries could carry only a maximum of 800,000 vehicles per year.

Now, a brief was drafted in 1963, by the Trade and Commerce Office of Metropolitan Quebec which was submitted at that time to the provincial authorities and which contains a vast amount of information and statistics. If the Committee so wishes, I could give them a copy of that brief which I have in my own possession. There is a host of information in that brief which is no longer quite up to date as it was drafted six years ago. But if it is out of date, it is merely to show that things are twice as bad today than they were at that time. This brief clearly shows the needs which existed at that time and the solution which should have been applied to this problem but which unfortunately were not accepted by the provincial authorities.

If the Committee wished, I could give them a copy of that brief.

M. Skoberg: Nous serions très heureux d'obtenir ces renseignements. Vous dites que les transbordeurs «pouvaient» transporter. Est-ce qu'ils transportent les 800 à 1000 voitures dont vous parlez?

M. Langlois: Oui.

M. Skoberg: C'est ce qu'ils transportent.

M. Langlois: Ils avaient la possibilité de le faire en 1963, mais depuis lors la situation ne s'est pas améliorée. Jusqu'à maintenant elle s'est beaucoup détériorée. Ils ne peuvent plus le faire, spécialement en hiver, car à cette époque, c'est terrible.

M. Skoberg: Quel est le prix du transport d'une voiture par transbordeur?

[Texte]

Mr. Langlois: I think it is \$1.

Mr. Skoberg: How many people used the ferry in the last year? I am speaking of pedestrian traffic. Do you have any indication of this so that you could provide it to the Committee?

Mr. Langlois: I cannot answer that question.

Mr. Skoberg: If you went around, how many miles would it be by highway?

Mr. Langlois: Sixteen miles.

Mr. Skoberg: Sixteen miles?

Mr. Langlois: Yes. It is 16 miles.

The Chairman: Does that answer your question, Mr. Nesbitt?

Mr. Nesbitt: Mr. Chairman, I think the suggestion of the tunnel is certainly a most interesting one and it is something that should be very carefully looked into by the Committee. As Mr. Langlois suggested, I think we should have some additional information on the traffic count and the degree to which the existing facilities are used. Also, perhaps the Mayor, and the mayors of the other communities that are interested, could provide us with a forecast of the expected growth of the region and the South Shore, which would also include the future tourist traffic as well. Perhaps without too much trouble or expense they could prepare some additional information on this. Obviously the tunnel is not going to be built tomorrow, and if it were to be built at all I presume it would perhaps be within the period of the next four, five or six year, or possibly even longer. As it is something for the future, I think we should have some idea of the forecast of the growth of the South Shore area, as well as of Quebec City. I am sure a great many of these statistics are available and perhaps they could be compiled. I think it would be of great interest to the Committee and I think we would all be glad to give most serious consideration to this matter.

The Chairman: I think Mr. Langlois already said that he would provide the Committee with more information about this matter, Mr. Nesbitt.

Mr. Nesbitt: I was just suggesting, in addition to what Mr. Langlois said, that perhaps some other things as well would be very helpful to us.

Le président: Monsieur Guay.

[Interprétation]

M. Langlois: Un dollar, je crois.

M. Skoberg: Combien de personnes ont utilisé le traversier l'an dernière? J'entends les personnes qui marchent? Pourriez-vous en donner le chiffre au Comité.

M. Langlois: Je ne peux pas répondre à cette question.

M. Skoberg: Si vous faisiez le tout, combien de milles cela représenterait-il par route?

M. Langlois: Seize milles.

M. Skoberg: Seize milles?

M. Langlois: Oui.

Le président: Cela répond-il à votre question, monsieur Nesbitt?

M. Nesbitt: Monsieur le président, l'idée d'un tunnel est très intéressante. C'est une idée qui devrait être examinée attentivement par le Comité. Comme le disait monsieur Langlois, il me semble que nous devrions avoir plus de renseignements sur les chiffres relatifs au trafic l'utilisation actuelle des transbordeurs et du service en général. Toutefois, le maire et le maire des autres collectivités intéressées pourraient nous fournir quelques prévisions relatives à la croissance projetée de la rive Sud et de la région qui incluraient également les chiffres sur les touristes. Sans trop de difficultés ou de dépenses ils pourraient rassembler d'autres renseignements à ce sujet. Il est évident que le tunnel ne sera pas construit du jour au lendemain, et s'il devait l'être, il faudrait compter peut-être quatre, cinq ou six ans et même davantage. Comme il s'agit d'un projet, nous devrions avoir une idée des perspectives de croissance de la rive Sud et de Québec. Je suis sûr que l'on peut trouver beaucoup de renseignements qui pourraient probablement être compilés. Je crois que cela présenterait un très grand intérêt pour le Comité et que nous serions tous heureux d'examiner attentivement la question.

Le président: Je crois que monsieur Langlois a déjà dit qu'il donnerait plus de renseignements au Comité à ce sujet, monsieur Nesbitt.

M. Nesbitt: Je voulais simplement ajouter aux propos de monsieur Langlois, que d'autres choses pourraient aussi être très utiles.

The Chairman: Mr. Guay.

[Text]

M. Guay (Lévis): Monsieur le maire, je pense que le Comité connaît mon opinion en ce qui regarde les voies directes entre Lévis et Québec. Je suis très intéressé par votre proposition, et vous savez que je la seconde à cent pour cent. C'est la première fois, en fait, qu'il y a une proposition vraiment concrète qui est faite. A votre connaissance, y a-t-il d'autres propositions faites par le gouvernement provincial? Le gouvernement provincial s'intéressera-t-il à une telle proposition, ou si comme vous le dites dans vos conclusions, les deux gouvernements doivent étudier ces choses en s'asseyant autour d'une table? Le Comité est prêt, mais même si nous étudions ce problème pendant des heures, des jours, ou des mois, si nous ne sommes pas assurés de la collaboration du gouvernement provincial, c'est peine perdue.

M. Chagnon: Précisément, monsieur Guay, je crois qu'il est absolument urgent que les autorités fédérales et provinciales s'attardent autour d'une table, de façon à dialoguer et à prendre contact avec le problème. Déjà, des études assez élaborées ont été faites au niveau du gouvernement provincial, mais malheureusement elles n'ont pas été publiées. Je crois que le provincial et le fédéral devraient se rencontrer et de façon à amorcer une solution à ce problème. D'ailleurs je peux vous dire qu'en ce moment j'ai l'appui entier du maire de la ville de Québec, M. Gilles Lamontagne, qui est prêt à épauler tout le projet.

Le président: Monsieur Crossman.

M. Crossman: En examinant la situation sur la carte, je me demande pourquoi le pont qui est maintenant en construction n'aurait pas pu être bâti entre la basse-ville de Québec et Lévis ou Lauzon? Cela a-t-il été considéré dans le temps?

M. Langlois: Cela a été considéré et vous verrez dans le mémoire que je vais déposer cet après-midi une façon d'envisager tout ce problème et des solutions qui pour toutes sortes de raisons connues ou inconnues, n'ont pas été agréées. Je suis convaincu que le Comité sera très intéressé par ce mémoire qui est assez étoffé parce que c'est un volume de 175 pages. Il y a une foule de statistiques et de données techniques tangibles dans ce mémoire. Il n'a pas à peu près pas été contredit d'ailleurs quand il a été déposé auprès des autorités provinciales, mais il a tout simplement été mis de côté pour plus tard. Je pense bien qu'il y aurait avantage à ce que vous en preniez connaissance. Cet après-midi à 2 heures, il sera entre les mains du président.

Le président: Monsieur Duquet.

[Interpretation]

Mr. Guay (Lévis): Mr. Mayor, I believe that the Committee knows what I think about the direct highways between Lévis and Quebec City. I am very interested in the proposal you made and I am supporting it 100 per cent. It is the first time that there is a truly concrete proposal has been made. As far as you know, were any other proposals made by the provincial government? Does the provincial government show any interest in that kind of proposal or, as you say in your conclusions, will the two levels of government have to study these matters by getting together to discuss them? The Committee is ready and willing, but even if we were to study this problem for hours, days, or months, if we are not assured of having the cooperation of the provincial government, it will be of no avail.

Mr. Chagnon: Precisely, Mr. Guay, I believe that it is urgent that the federal and provincial authorities get together and study the problem. Already, fairly elaborate studies have been made by the provincial government but unfortunately they have not been published. I believe that the two levels of governments should meet in order to find a possible solution. Moreover, I can tell you that at the present time, I have the full support of the Mayor of Quebec City, Mr. Gilles Lamontagne, who is willing to support the entire project.

The Chairman: Mr. Crossman.

Mr. Crossman: Having examined the situation on the map, I wonder why the bridge now being built could not have been built between the Lower City of Quebec and Lévis or Lauzon? Was that taken into consideration at the time?

Mr. Langlois: That has been considered and you will see, in the brief that I shall submit this afternoon, a way of considering the whole problem and the solutions which for all kinds of known or unknown reasons were not agreed to.

I am convinced that the Committee will be interested in this brief which contains a good amount of information since it has 175 pages. There is a host of statistics and tangible technical data in that brief. It was not refuted when it was tabled at the provincial legislature. It was only shelved. But I do think that it would be of benefit for you to study it. This afternoon, at 2 o'clock, it will be handed to the Chairman.

The Chairman: Mr. Duquet.

[Texte]

M. Duquet: Merci, monsieur le président. Étant donné qu'il n'est question ce matin que d'un tunnel entre Québec et Lévis, je voudrais simplement demander aux autorités de la ville ce qu'il est advenu d'un autre projet, à savoir un pont entre Lauzon et l'Île d'Orléans, une jetée entre l'Île d'Orléans et les battures de Beauport, et le nouveau boulevard Des Rives.

Le président: Nous avons certains journalistes ici ce matin, à qui j'ai oublié de souhaiter la bienvenue. Il y a un monsieur ici qui, je crois, voudrait prendre une photo. Le Comité est-il d'avis que nous devrions lui laisser prendre quelques photos?

Des voix: D'accord.

M. Crossman: Monsieur le président, est-il nécessaire d'ajourner temporairement?

Le président: Non.

M. Langlois: Monsieur le président, si vous permettez pendant qu'on va prendre cette photo, je peux peut-être répondre à M. Duquet qui demandait si d'autres solutions avaient été envisagées. Dans le mémoire en question, d'autres solutions sont envisagées aussi, et je ne crois pas que cette solution soit mauvaise. Dans ce mémoire, on exigeait que les communications directes entre les deux rives, celle qui est en construction présentement, et celle qui éventuellement pourra être construite entre l'Île d'Orléans et Beaumont, soient réalisées immédiatement. Et je crois encore que c'est extrêmement urgent.

M. Chagnon: Si vous me permettez d'ajouter un mot, si le gouvernement fédéral reconnaissait comme tronçon la route reliant la route 20 à la ville de Québec, automatiquement je crois que cela impliquerait la contribution financière du gouvernement provincial à ce projet. Il serait obligé de faire sa part si le fédéral faisait la sienne. La route transcanadienne a été construite avec des contributions fédérales et provinciales, et je me demande s'il n'y a pas une obligation non seulement morale mais...

M. Guay (Lévis): Morale seulement.

Le président: Monsieur Corbin.

M. Corbin: Monsieur le président, une petite question complémentaire à ce que nous disait M. Langlois. Concernant ce mémoire préparé au cours des années 60, dans votre opinion, les statistiques et les données contenues dans ce mémoire sont-elles encore valables aujourd'hui? Est-ce qu'elles nous seraient utiles, ou est-ce qu'au contraire...

[Interprétation]

Mr. Duquet: Thank you, Mr. Chairman. Since this morning we are dealing only with a tunnel between Lévis and Quebec City, I would simply like to ask the municipal authorities what has happened to another project, i.e. a bridge between Lauzon and Ile d'Orléans, a jetty between Ile d'Orléans and the Beauport reefs, and the new Des Rives Boulevard.

The Chairman: There are a few journalists here this morning and I forgot to welcome them. There is a gentleman who would I believe, like to take a photograph. Is the Committee willing to allow him to take a few photographs?

Some hon. Members: Agreed.

Mr. Crossman: Mr. Chairman, do we have to adjourn temporarily.

The Chairman: No.

Mr. Langlois: Mr. Chairman, if I may, I could answer Mr. Duquet who was asking whether any other solutions had been considered which the photograph is being taken. Other solutions are also considered in the brief concerned, and I do not think that that solution is bad. It was requested in that brief that the direct communications between the two shores, i.e. the one at present under construction, and the one to be built eventually between Ile d'Orléans and Beaumont, be carried out immediately. And I still believe that this is extremely urgent.

Mr. Chagnon: If I may add a few words. If the federal government were to recognize as a section the highway linking Route 20 to the City of Quebec, this would automatically imply provincial participation in the cost of the project. The provincial government would be obliged to do its share if the federal government did its own share. The Trans-Canada Highway was built with federal and provincial contributions, and I am wondering whether there is not an obligation which is not only moral but...

Mr. Guay (Lévis): Moral only.

The Chairman: Mr. Corbin.

Mr. Corbin: Mr. Chairman, a brief supplementary question to what Mr. Langlois was saying. With regard to the brief which was prepared in the 60's, do you think that the statistics and data contained in that brief are still valid today? Would they be useful to us or would they, on the contrary, be ...

[Text]

M. Langlois: Elles seraient utiles pour prouver que le problème ne s'est pas amélioré mais aggravé parce que les statistiques et les données du mémoire proviennent toutes du ministère provincial de la Voirie. Ce sont des statistiques valables pour cette époque, mais je crois bien que les membres du Comité savent fort bien que la circulation n'a pas diminué depuis.

M. Corbin: Alors il serait utile d'en prendre connaissance.

M. Langlois: Je le crois.

M. Corbin: Merci.

Le président: Y a-t-il d'autres questions, messieurs? Monsieur Allmand.

M. Allmand: Monsieur le maire, savez-vous si le gouvernement fédéral participe financièrement dans le nouveau pont?

M. Chagnon: Je ne crois pas. C'est une entreprise de régie provinciale. Le pont Frontenac est régi par une entreprise du gouvernement provincial seulement.

M. Allmand: Merci.

Le président: Pas d'autres questions?

Mr. Skoberg: Mr. Chairman. What number in the Kennedy Highway? Is it No. 23?

Le président: Il n'y a pas d'autres questions. Je tiens à vous remercier, monsieur Chagnon, ainsi que monsieur Langlois, de votre magnifique exposé, et de vos réponses si intéressantes.

Maintenant nous allons procéder avec notre ordre du jour régulier et je demanderais à M. J.-M. Gosselin, commerçant de Saint-Henri de Lévis.

We will take a minute to distribute copies of the brief. We have copies in both French and English.

J'ai ici à mes côtés M. Marc Boily qui va lire le mémoire, Fernand Gosselin ainsi que M. Jean-Marie Gosselin. Monsieur Boily, voulez-vous commencer à lire votre mémoire s'il vous plaît.

Est-ce que tout le monde a eu son mémoire? J'ai à mes côtés M. Marc Boily, comptable agréé, qui va présenter le mémoire pour M. Fernand Gosselin, commerçant.

M. Marc Boily (comptable): Monsieur le président, messieurs, les membres du comité...

[Interpretation]

Mr. Langlois: They would be useful to prove that the problem has not improved but has deteriorated, because all the statistics and data in the brief come from the provincial Department of Roads. They were valid at that time, but I do believe that the members of the Committee know very well that traffic has not decreased since then.

Mr. Corbin: Then it would still be useful to study that brief.

Mr. Langlois: I think so.

Mr. Corbin: Thank you.

The Chairman: Do you have other questions? Mr. Allmand.

Mr. Allmand: Mr. Mayor, do you know whether the federal government participates financially in the new bridge?

Mr. Chagnon: I do not think so. It is a provincial project. The Frontenac bridge is an undertaking at the provincial level only.

Mr. Allmand: Thank you.

The Chairman: Any other questions? Monsieur Skoberg.

M. Skoberg: Quel est le numéro de l'auto-route Kennedy? Est-ce 23?

The Chairman: There are no other questions. I wish to thank you, Mr. Chagnon, and also Mr. Langlois, for the excellent brief you submitted, and for your answers which were of great interest.

Now we will pass on to the regular agenda and I would ask Mr. J. M. Gosselin, a businessman from Saint-Henri de Lévis.

Nous allons prendre quelques minutes pour distribuer les exemplaires du mémoire, en français et en anglais.

I have beside me Mr. Marc Boily who will read the brief, and also Mr. Fernand Gosselin and Mr. Jean-Marie Gosselin.

Mr. Boily, will you begin reading the brief, if you please. Has everyone got a copy of the brief?

I have next to me Mr. Marc Boily, chartered accountant, who will read the brief for Mr. Fernand Gosselin, businessman.

Mr. Marc Boily (Chartered Accountant): Mr. Chairman, members of the Committee...

[Texte]

Mr. Pringle: Mr. Chairman, may I raise a point of order? From my copy, I am not sure what organization, or what company, is presenting the brief. There are names here, but it does not state who the company is, or what organization.

The Chairman: It is simply a merchant, Mr. Pringle.

Mr. Pringle: It is a private . . .

The Chairman: It is a private merchant.

Mr. Pringle: Thank you.

The Chairman: And Mr. Marc Boily is the accountant.

M. Boily: Monsieur le président, messieurs les membres du Comité, messieurs, nous avons pris connaissance du bill C-207, laquelle loi autorise le parlement du Canada à venir en aide aux transports dans la région atlantique. Nous sommes concients des graves problèmes économiques de cette région et nous croyons sincèrement au bien fondé de cette loi sous certaines conditions.

Jusqu'à maintenant, les compagnies de chemin de fer et les compagnies de transports des provinces maritimes recevaient, à titre de compensation pour le maintien d'un taux abaissé, des subsides du gouvernement canadien. Déjà, avec les subsides existant auparavant, il nous était difficile de faire face à cette concurrence déloyale, parce que nous sommes incapables de rivaliser financièrement avec le gouvernement.

Nous croyons qu'il est illogique de la part du gouvernement d'aider certaines entreprises non rentables et à mettre en péril celles qui le sont.

Nous opérons, depuis nombre d'années, des commerces de pomme de terre dans la province de Québec. D'année en année nous avons suivi avec attention et inquiétude les politiques parfois incompréhensibles du gouvernement canadien. Nous comprenons fort bien que les chemins de fer aient besoin de subsides quand il s'agit de développer les communications d'une région nouvelle, mais quand il s'agit de verser des subsides à d'autres compagnies de transport afin de «concurrenter dans des conditions plus favorables», là nous ne sommes plus d'accord.

Qu'est-ce que le gouvernement canadien entend par conditions plus favorables? Est-ce que ce serait par hasard ces taux:

[Interprétation]

M. Pringle: Je fais un appel au règlement. Qui présente le mémoire? Quelle société ou quel organisme? Il y a des noms, mais on ne dit pas le nom de l'organisme ou de la société.

Le président: C'est un marchand.

M. Pringle: Est-ce un . . .

Le président: C'est un marchand établi à son propre compte.

M. Pringle: Merci.

Le président: M. Marc Boily est un comptable agréé.

Mr. Marc Boily (Chartered Accountant): Mr. Chairman, Members of the Committee, gentlemen.

We have studied Bill C-207 which authorizes the Parliament of Canada to subsidize transportation in the Atlantic Region. We are aware of the serious economic problems of this region and we sincerely support the intentions of this Act under certain conditions.

Up to now the railways and other transportation systems of the Maritime Provinces received subsidies from the Federal Government as compensation for the maintenance of low rates. Even with the existing subsidies we have had difficulty to compete with this unfair competition, because we are financially unable to compete with the government. We believe the government is being illogical in coming to the assistance of non profitable enterprises and endangering those which are profitable.

Here in Quebec we have been in the potato business for a number of years now. From year to year we have attentively followed with apprehension the occasionally incomprehensive policies of the Federal Government. We are perfectly aware that the railways need subsidies for the development of communications in a new region, however, when the subsidies are given to other systems of transportation to permit more favourable competition, we object.

What does the Federal Government mean by more favourable conditions? Does it mean the following rates?

[Text]

Taux du Canadien National qui seront en force le 23 septembre 1969:

Grand Falls, N.-B. à Québec, Qué.: \$0.28 le 100 lbs; Québec, Qué. à Grand Falls, N.-B.: 0.72 le 100 lbs; Grand Falls, N.-B. à Montréal: 0.48 le 100 lbs; Montréal, Qué. à Grand Falls, N.-B.: 0.75 le 100 lbs; Québec, Qué. à Montréal, Qué.: \$0.53 plus 4% de la charge du «fret» total le 100 lbs.

Taux du Canadien Pacifique qui seront en force le 23 septembre 1969:

Grand Falls, N.-B. à Québec, Qué.: \$0.41 le 100 lbs; Grand Falls, N.-B. à Montréal, Qué.: 0.48 le 100 lbs.

Pourquoi cette différence entre ces deux compagnies pour le transport de Grand Falls, N.-B. à Québec?

Nous croyons que plus le gouvernement va abaisser les prix du transport plus les prix des pommes de terre vont baisser. Le contraire serait anormal. En fin de compte, le gouvernement canadien, en plus d'avoir le problème de l'industrie laitière sur les bras, aura bientôt celui de la pomme de terre. Pour un produit identique cultivé dans la région de Québec, il nous en coûte le double plus cher pour l'expédier à Montréal que de Grand Falls, Nouveau-Brunswick à Montréal. Nous ne croyons pas que nos cultivateurs soient plus riches que ceux de la Région de l'atlantique, et bientôt ils ne pourront plus vendre leur pomme de terre.

En ce qui nous concerne, nous transportons, à même nos camions, environ 40,000 sacs de 50 lbs par semaine en provenance des Maritimes. Si nous ne pouvons pas profiter de ces subventions, nous serons à toutes fins pratiques obligés d'arrêter nos importations en provenance de ces régions.

Certaines compagnies de transport qui ont des permis de la Régie des transports des Maritimes, et qui vont chercher des marchandises à Montréal, en profitent pour transporter des pommes de terre du Nouveau-Brunswick à cet endroit, pour des prix aussi peu élevés que \$0.20 le 100 livres, et parfois pour beaucoup moins. Alors qu'arrive-t-il si ces mêmes compagnies obtiennent des subsides? Les prix baisseront davantage et les cultivateurs se verront forcés en fin de compte à écouler leurs produits à des prix beaucoup trop bas.

Nous croyons qu'il serait logique, étant donné la nature de notre commerce, que nous ayons droit à ces subsides quand nous importons des produits de la région de l'Atlantique. Nous n'avons pas de permis de transport général mais nous nous demandons sincèrement pourquoi nous en serions exclus. Le

[Interpretation]

Canadian National Railways: Rates in effect, September 23rd, 1969:

Grand Falls, N.B. to Quebec City, 28¢ per cwt.; Quebec City to Grand Falls, N.B., 72¢ per cwt.; Grand Falls, N.B. to Montreal, 48¢ per cwt.; Montreal to Grand Falls, N.B., 75¢ per cwt.; Quebec City to Montreal: \$0.53 plus 4% of the total freight charged per cwt.

Canadian Pacific Railways Rates in effect, September 23rd, 1969:

Grand Falls, N.B. to Quebec City, 41¢ per cwt.; Grand Falls, N.B. to Montreal, 48¢ per cwt.

Why this difference between these two companies for transportation from Grand Falls, N.B., to Quebec City?

It stands to reason that the more the government lowers the prices of transportation, the more the prices of potatoes will drop. It cannot be otherwise. In the end, the federal government, over and above the problem of the dairy industry will soon have the potato industry to contend with. For the same product grown in the Quebec City area it costs us twice as much to transport it to Montreal as it does to transport it from Grand Falls, N.B., to Montreal. We do not believe our farmers to be any richer than those of the Atlantic Region, and soon they will no longer be able to sell their own potatoes.

With our trucks, we bring in about 10,000 sacks of 50 lbs. a week from the Maritimes. If we cannot take advantage of the above subsidies we will, to all intents and purposes, be obliged to put a stop to our imports from these areas.

Certain transport companies holding permits from the Maritimes Board of Transport which import merchandise from Montreal, take advantage of the situation by transporting New Brunswick potatoes to Montreal at prices as low as \$0.20 per cwt. and sometimes even farless. What will happen if these companies are subsidized? Prices will drop even more and farmers will eventually be forced to liquidate their products at prices which are far too low.

We believe that it would be logical because of the nature of our business to give us the right to these subsidies when we import products from the Atlantic Region. We do not hold general transport permits but we sincerely ask ourselves why we should be denied these subsidies. Our business is a specialized

[Texte]

commerce que nous faisons est spécialisé et nous nous devons pour survivre d'assurer notre propre transport.

Le minimum que nous demandons, et normalement ce ne serait pas nécessaire, serait que vous veilliez à ce que les taux déposés à la Régie des transports, soient observés par ceux qui recevront des subsides du gouvernement. En fin de compte, ces subventions ne devraient être accordées que pour une gamme de produits sélectionnés à l'avance. En ce qui nous concerne, nous croyons que le gouvernement fera fausse route si les subsides ne sont accordés seulement qu'aux résidents du territoire désigné dans le bill C-207.

Merci.

Le président: Est-ce qu'il y a des questions, messieurs? Monsieur Corbin.

M. Corbin: Monsieur le président, M. Gosselin serait peut-être intéressé de savoir que je suis originaire de Grand Falls ou de «Grand-Saut», la région de la pomme de terre. J'ai épousé la fille d'un cultivateur de pommes de terre. Je connais donc un peu les problèmes de transport de pommes de terre et le problème de l'industrie de la pomme de terre en général.

Ma première question, monsieur le président, consiste à savoir de quel point vous opérez ici à Québec, sur la rive sud. Où se trouve votre entrepôt ou votre centre de camionnage?

M. Fernand Gosselin (Commerçant): Le centre de camionnage est à St-Romuald au centre industriel.

M. Corbin: Vous vous trouvez donc exclus de la zone. Si je comprends bien, le but de votre mémoire serait d'abord de faire reconnaître St-Romuald dans la zone de subsides. Cela réglerait la majeure partie de vos problèmes.

M. Gosselin: Disons, un peu. Les taux du CN, qu'on trouve assez ridicules, permettent le transport des patates à Québec pour 28c. le cent livres; c'est complètement inconcevable. Pour nous autres, disons de Québec à Montréal, cela va nous coûter 53c.

M. Corbin: Monsieur Gosselin, vous savez aussi que les frais de transport de bon nombre de pommes de terre qui sont expédiées du Nouveau-Brunswick à Montréal et Toronto, je connais peut-être moins bien la situation de Québec, doivent être défrayés par les expéditeurs eux-mêmes. Quand vous achetez des pommes de terre du Nouveau-Brunswick, est-ce que vous assumez les frais de camionnage?

[Interprétation]

one and in order to survive we must ensure our own means of transportation. The minimum we ask, and under normal circumstances this would not be necessary, would be your insistence that all rates of the Board of Transport be strictly observed by those who receive government subsidies.

Finally, these subsidies should only be given for a selected range of products. Insofar as we are concerned, we believe that the government would be making a mistake if subsidies are granted only to residents of the territory referred to in Bill C-207.

Thank you.

The Chairman: Have you any questions, gentlemen? Mr. Corbin.

Mr. Corbin: Mr. Chairman, Mr. Gosselin might be interested in knowing that I come from Grand Falls or "Grand-Saut", the potato-growing area. I married the daughter of a potato farmer. Therefore, I know a little about the freight problems regarding potatoes and the potato industry problem in general.

My first question, Mr. Chairman, is to ask from where you operate here in Quebec City on the south shore. Where is your warehouse or your trucking centre?

Mr. Fernand Gosselin (Merchant): The trucking centre is at Saint Romuald, in the industrial centre.

Mr. Corbin: Therefore you are excluded from the zone. If I understand correctly, the purpose of your brief would be to have Saint Romuald included in the subsidy zone, and this would settle most of your problems.

Mr. Gosselin: Let's say to a certain extent. The CNR rates, which we consider ridiculous, make it possible to transport potatoes to Quebec City at 28 cents per 100 lbs.; this is absolutely inconceivable. If it costs us 53 cents from Quebec City to Montreal.

Mr. Corbin: Mr. Gosselin, you know that the freight cost of a great part of the potatoes shipped from New Brunswick to Montreal and Toronto—perhaps I am less well informed about the situation in Quebec City—must be paid by the shippers themselves. When you purchase potatoes from New Brunswick do you pay the trucking costs?

[Text]

M. Gosselin: C'est f.o.b. Nouveau-Brunswick. Vous disiez tout à l'heure que le fret est payé par les expéditeurs; il n'est pas payé par les expéditeurs, mais par les receveurs. Disons qu'au Nouveau-Brunswick, on expédie des chars, le fret est payable à l'arrivée.

M. Corbin: Pas dans tous les cas.

M. Gosselin: Presque, à 95 p. 100.

M. Corbin: Enfin, je pensais au cas de mon beau-père qui assume ces frais.

Vous vous opposez donc à ce que le gouvernement donne des subsides pour améliorer une situation qui périclité depuis quelques années.

M. Gosselin: On ne s'oppose pas; on dit que si le CN a des subsides, nous autres aussi, il nous en faut pour pouvoir rivaliser avec le CN.

M. Corbin: Vous, en tant que camionneurs?

M. Gosselin: C'est exact. On veut avoir la même chose. Si vous en donnez au CN ou au Canadien Pacifique, on voudrait avoir à peu près la même chose que les autres, parce qu'on fait le même transport; nous, on le fait par camion.

M. Corbin: J'ai une dernière question, monsieur le président, d'une plus grande envergure, beaucoup plus vaste, et qui concerne l'industrie de la pomme de terre comme telle, qui connaît bien des problèmes, surtout depuis trois ans. Monsieur Gosselin, parce que vous connaissez bien ce champ d'activité agricole et commerciale, ne croyez-vous pas qu'une partie de votre problème pourrait être réglée si les gouvernements se décidaient de faire une enquête en profondeur, non seulement sur la production et la transformation, mais aussi sur le transport de la pomme de terre comme produit?

M. Gosselin: Je le croirais, s'il y avait une enquête.

M. Corbin: Seriez-vous prêt à faire une recommandation dans ce sens?

M. Gosselin: Absolument.

M. Corbin: Merci, monsieur le président.

Mr. Howe: There is a statement here that I find rather difficult to understand:

It only stands to reason that the more government lowers the prices of transportation, the more prices of potatoes will drop, it cannot be otherwise.

[Interpretation]

Mr. Gosselin: It is f.o.b. New Brunswick. You said a while ago that the freight is paid by the shippers. It is not paid by the shippers, but by the recipients. Let's say that in New Brunswick, cars are shipped, the freight is to be paid on arrival.

Mr. Corbin: Not in all cases.

Mr. Gosselin: Nearly in all cases, i.e. 95 per cent.

Mr. Corbin: I was thinking of my father-in-law who pays those costs.

Therefore, you object to the government giving subsidies to improve a situation which has been deteriorating for a number of years.

Mr. Gosselin: We do not object. We say that if the CN has subsidies, we also need subsidies in order to compete with them.

Mr. Corbin: As truckers?

Mr. Gosselin: That's right. We want the same thing. If you give subsidies to the CN or the CP, we would want to have approximately the same as the others, because we do the same kind of transportation; we use trucks.

Mr. Corbin: My last question, Mr. Chairman, is of a broader nature, covers a much greater field, and concerns the potato industry as such, which has been up against a good many great problems, especially in the last three years. Mr. Gosselin, as you know quite a bit about this agricultural and commercial field of activity, do you not think that part of your problem could be settled if the various governments made a study in depth, not only of the production and the processing, but also of the transportation of potatoes as a product?

Mr. Gosselin: I would think so, if there were to be an investigation.

Mr. Corbin: Would you be willing to make a recommendation along those lines?

Mr. Gosselin: Definitely.

Mr. Corbin: Thank you, Mr. Chairman.

M. Howe (Wellington-Grey): Ce qu'on dit ici me semble difficile à comprendre.

Il est logique que plus le gouvernement abaissera le coût du transport plus le prix des pommes de terre baissera.

[Texte]

If the government is assisting the truckers and the producers are getting the same price, why would the drop in the price of potatoes be bad? The producers would not be getting any less money, and the truckers would be getting the same money; so it would help the cost of living and bring the price of potatoes down, would it not?

M. Gosselin: Je ne crois pas que si le gouvernement donne des subsides, le prix des pommes de terre va rester à peu près le même. A mon idée, il s'agit que tout le monde ait le même subside, ou que le gouvernement n'en donne pas du tout; qu'il l'enlève ou qu'il le donne à tout le monde. Cela ne peut pas influencer le prix des pommes de terre, je ne le crois pas.

Mr. Howe: I have one further question, Mr. Chairman. You say that your trucks bring about 40,000 50-pound sacks a week from the Maritimes. Do your trucks go down empty? Do you have a two-way payload, or do they all go down to the Maritimes empty and come back full?

M. Gosselin: Nous autres, nous faisons le transport des patates seulement. Les camions retournent vides au Nouveau-Brunswick.

Mr. Howe: Would it not be cheaper for you to use a commercial carrier who uses his own trucks and has a payload both ways?

M. Gosselin: Disons qu'avec d'autres compagnies, on ne peut pas obtenir le transport quand on veut, tandis qu'avec nos propres camions, on peut donner le service requis.

M. Godin: Monsieur Gosselin, avez-vous une idée des taux qui sont exigés présentement, puisque ce que vous nous présentez, ce sont les taux qui seront en vigueur à partir du 23 septembre?

M. Gosselin: Oui, je peux vous donner cela. L'an passé, disons pour Grand Falls, Nouveau-Brunswick, à Québec, le taux était de 26c. le 100 livres.

M. Godin: Si je comprends bien, les deux compagnies, CN et CP se rendent au Nouveau-Brunswick. Par qui sont fixés les prix? La Commission canadienne des transports fait-elle des recommandations et, dans le cas du CN et du CP, qui absorbe la différence? Les octrois sont-ils plus élevés pour le CN ou est-ce que le CP demande davantage quitte à transporter moins de marchandises? Est-ce le même octroi qui est versé aux deux compagnies?

[Interprétation]

Si le gouvernement aide les compagnies de transport par camions et si les producteurs reçoivent le même prix pourquoi la baisse du prix des pommes de terre serait-elle désavantageuse? Les producteurs ne perdraient rien et les compagnies de transport recevraient la même chose alors cela aiderait le coût de la vie et le prix des pommes de terre baisserait, n'est-il pas vrai?

Mr. Gosselin: I do not think that if the government were giving subsidies that the price of potatoes would remain approximately the same. In my opinion, everyone be granted the same subsidy, or else the government should not give any at all. The government should remove it or give it to everyone. That cannot influence the price of potatoes, at least, I do not think so.

M. Howe (Wellington-Grey): Une autre question, monsieur le président. Vous dites que vos camions transportent environ 40,000 poches de pommes de terre de 50 livres par semaine des Maritimes. Est-ce que les camions descendent vides ou bien est-ce que vous avez d'autres marchandises à descendre?

Mr. Gosselin: We transport potatoes only. The trucks are empty when they go back to New Brunswick.

M. Howe (Wellington-Gray): Est-ce que ce ne serait pas plus économique d'utiliser un transporteur commercial qui utiliserait ses propres camions et qui ferait du transport aller et retour?

Mr. Gosselin: Transportation by other companies cannot be obtained when we want it, whereas with our own trucks we can have the required service.

Mr. Godin: Mr. Gosselin, do you have an idea of the rates which are charged at present, since what you are giving us, are the rates which will be in force starting September 23?

Mr. Gosselin: Yes, I can give you that. Last year, for Grand Falls, N.B., to Quebec City, the rate was 26 cents per 100 pounds.

Mr. Godin: If I understood well, the two companies, the CP and the CN, go to New Brunswick. Who sets the prices?

Does the Canadian Transport Commission make recommendations and, in the case of the CN and the CP, who absorbs the difference? Are the subsidies granted higher, or is the CP asking for more even if it transports less merchandise? Do both companies receive the same subsidy?

[Text]

M. Gosselin: Je ne sais pas du tout comment les octrois sont attribués, mais je sais qu'il a toujours existé une très grosse différence entre les prix du CN et du CP. Pourquoi? On ne le sait pas. On le demande et ils ne le savent pas eux-mêmes.

M. Corbin: Je pourrais peut-être ajouter que le CP transporte beaucoup plus de pommes de terre que le CN. Il dessert davantage la région où on produit la pomme de terre.

M. Gosselin: Pas à Québec.

M. Corbin: Pas à Québec non, à Montréal.

M. Gosselin: Oui justement, c'est facile à comprendre.

Le président: Avez-vous d'autres questions messieurs? Monsieur Portelance.

M. Portelance: D'où avez-vous obtenu les prix et les explications que vous nous donnez dans votre mémoire? Avez-vous fait ces recherches vous-mêmes? Cela vient-il du CN?

M. Gosselin: Les tarifs de chemin de fer sont établis par le CN. Ces renseignements viennent du CN et du CP.

M. Portelance: Et vous ne croyez pas que ces prix soient comparables à ceux du CN.

M. Gosselin: Non. Ce n'est pas spécial à Québec. Ce sont les prix réels qui peuvent être vérifiés.

Le président: Monsieur Thomas.

Mr. Thomas: I have a supplementary question. What are these rates? Are these carload rates which you say will come into effect on September 23? In other words, are these rates that will come into effect when the freeze is lifted, and are they carload rates?

M. Gosselin: Par wagons de 60,600 livres.

Mr. Thomas: But in every case they are referring to a 66,000 pound car; and they are the rates which will come into effect on September 23.

The Chairman: Mr. Trudel?

M. Trudel: Monsieur le président, dans le mémoire, on compare le prix du transport de Grand Falls à Québec qui est de 28c. les 100 livres par le Canadien-National et de 41c. par le Canadien-Pacifique. Monsieur Gosselin nous assure que ces prix valent pour des charges de 60 mille livres. A moins que mes renseignements soient inexacts, je crois qu'il y a une entente au sujet du tarif, à l'effet que

[Interpretation]

Mr. Gosselin: I have no idea how these subsidies are granted, but I know that there has always been a very great difference between CN and CP prices. Why? We do not know. We have asked them and they do not know it themselves.

Mr. Corbin: I might add that the CP transports far more potatoes than the CN. It gives more extensive service to the potato-growing area.

Mr. Gosselin: Not in Quebec City.

Mr. Corbin: No, not in Quebec City. In Montreal.

Mr. Gosselin: Yes, precisely, that's easily understood.

The Chairman: Do you have any other questions, gentlemen? Mr. Portelance.

Mr. Portelance: Where did you get the prices and information you give us in your brief? Did you carry out that research yourself? Was this obtained from the CN?

Mr. Gosselin: The railway rates are established by the CN. That information comes from the CN and the CP.

Mr. Portelance: And you do not believe that those prices compare with those of the CN.

Mr. Gosselin: No. It is not special in Quebec City. The real prices can be verified.

The Chairman: Mr. Thomas.

M. Thomas: Une question supplémentaire. Quel est ce tarif? S'agit-il du tarif au trafic par wagon complet qui entre en vigueur le 23 septembre? Autrement dit, s'agit-il du tarif qui entre en vigueur quand la période de gel est passée?

Mr. Gosselin: Per 60,600 lb. carloads.

M. Thomas: De toute façon, il s'agit d'un wagon de 60,000 livres dont le tarif entre en vigueur le 23 septembre.

Le président: Monsieur Trudel.

Mr. Trudel: Mr. Chairman, in the brief, a comparison is made between the transportation rate from Grand Falls to Quebec City which amounts to 28¢ per 100 lbs for the CN, and 41¢ for the CP. Mr. Gosselin assures us that those rates apply for carload of 60,000 pounds. Unless my information is not exact, I think that there is an agreement concerning rates, whereby the CP and the CN ask exact-

[Texte]

le Canadien-Pacifique et le Canadien-National en provenance de Grand Falls demandent, exactement le même montant pour la même quantité et dans les mêmes conditions. Maintenant, si vous demandez au Canadien-Pacifique de livrer 20,000 livres de pommes de terre, il est possible qu'on vous demande 41c. les 100 livres. Mais si vous demandez les prix pour la même quantité et dans les mêmes conditions, je crois que vous allez avoir une évaluation semblable de la part des deux compagnies.

M. Gosselin: Vous pouvez être sûr que le taux du Canadien-Pacifique pour des wagons de 60,000, est de 41c. D'ailleurs, on ne fait jamais venir un demi-wagon de pommes de terre, mais toujours des wagons pleins. Le prix qui est inscrit dans le mémoire est réel, et vous pouvez le vérifier avec le Canadien-Pacifique.

M. Trudel: Une autre question monsieur Gosselin. Les deux lignes se rendent-elles à Grand Falls?

M. Gosselin: Absolument. Monsieur disait tout à l'heure qu'il y a plus de trafic sur le CP que sur le CN.

M. Trudel: Monsieur le président, j'aimerais qu'on vérifie cela. Je ne veux pas douter des déclarations de M. Gosselin, mais je crois que le comité devrait au moins vérifier auprès des lignes ferroviaires, les tarifs actuels parce qu'il y a des variations qui se produisent.

Le président: Je vais demander à la secrétaire de prendre note et on fera le nécessaire pour avoir ces renseignements, monsieur Trudel.

M. Trudel: Merci, monsieur le président.

Le président: Monsieur Portelance.

M. Portelance: Monsieur Gosselin, vous avez dit tout à l'heure que votre compagnie n'avait pas droit aux subsides prévus par le bill C-207. Pourquoi?

M. Gosselin: Je ne le sais pas. C'est cela que nous voulons savoir. Les camionneurs qui vont faire le transport dans la zone prévue par le bill C-207 auront droit au même subside que les chemins de fer. Dans le Bill, on parle des transporteurs à prix fixes, alors que nous nous n'avons par de prix fixes. Nous achetons, vendons et faisons le transport pour notre compagnie. Ce n'est pas du transport général. Nous n'avons pas de permis de la régie.

M. Portelance: Alors vous êtes exclus du...

[Interprétation]

ly the same price for the same quantity under the same conditions for loads from Grand Falls. Now, if you ask the CP to deliver 20,000 lbs. of potatoes, it is possible that you will be asked to pay 41¢ per 100 pounds. But if you ask the prices for the same quantity under the same conditions, I believe that the two companies will come up with the same rate.

Mr. Gosselin: You can be assured that the CP rates for 60,000 lb. carloads is 41¢. Moreover, we never order half a carload. It is always full carloads. The rate I give in my brief is the genuine one. You can check it with the CP.

Mr. Trudel: Another question, Mr. Gosselin. Do the two lines go to Grand Falls?

Mr. Gosselin: Definitely. The gentleman was saying a while ago that there is more traffic on the CP than on CN.

Mr. Trudel: Mr. Chairman, I would like this to be checked. I do not wish to question Mr. Gosselin's information, but I believe that the Committee should at least check with the two railway lines for their rates, because variations do occur.

The Chairman: We will ask the secretary to take note of that and do what is necessary to obtain that information, Mr. Trudel.

Mr. Trudel: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Portelance.

Mr. Portelance: Mr. Gosselin, you said earlier that your company was not entitled to the subsidies provided by Bill C-207. Why?

Mr. Gosselin: I do not know. That is what we would like to know. The truckers operating in the zone provided by Bill C-207 will be entitled to the same subsidy as the railways. In the bill, fixed rate carriers are mentioned. We do not have fixed rates. We buy, sell and transport for our company. That is not general transportation. We do not have a licence from the Transport Commission.

Mr. Portelance: So, you are excluded from...

[Text]

M. Gosselin: Nous voudrions avoir les mêmes privilèges que les autres, parce que nous donnons à peu près le même service qu'un transporteur à gage.

Le président: Messieurs, je vous remercie infiniment de votre mémoire. Maintenant, j'appelle le Conseil économique régional du Saguenay-Lac St-Jean Jonquière-Québec. Monsieur Pierre Jérôme?

M. Allmand: Monsieur le président, est-ce que nous avons reçu un mémoire de ce groupe?

Le président: Nous avons reçu une lettre disant que le mémoire ne serait pas prêt, et, je crois que monsieur Jérôme, à la dernière minute, a envoyé une lettre en disant qu'il s'excusait de ne pouvoir être présent ce matin.

M. Allmand: Nous n'avons pas de mémoire.

Le président: Non. Est-ce que l'Association du camionnage du Québec Inc. est ici ce matin? Je sais que ses représentants devaient témoigner à deux heures cet après-midi. Le comité s'ajourne jusqu'à deux heures cet après-midi.

SEANCE DE L'APRÈS-MIDI

Le président: Nous allons continuer cet après-midi l'audition de mémoires de certaines associations de Lévis, et d'abord celui de *L'Association du Camionnage du Québec Inc.* Je crois que c'est M. Camille Archambault qui est le représentant de l'Association.

Monsieur Archambault; voulez-vous venir en avant, s'il vous plaît?

M. Camille Archambault et M. Alexandre Lesage, l'aviseur légal.

Avant que vous procédiez à la lecture de votre mémoire, monsieur Archambault, je permettrai une question à M. Raynald Guay, le député de Lévis.

Monsieur Guay.

M. Guay (Lévis): Merci, monsieur le président. Ce matin, plusieurs députés ont manifesté le désir de prendre connaissance du mémoire qui avait été présenté par la cité de Lévis au gouvernement provincial. On m'en a remis une copie que je voudrais déposer pour qu'il soit traduit et distribué aux membres du Comité.

Le président: Je crois qu'il serait dans l'ordre d'avoir une proposition à cet effet.

Il est proposé, appuyé par M. Mather, que ledit mémoire soit publié en appendice.

Adopté.

[Interpretation]

Mr. Gosselin: We would like to have the same privileges as the others, since we provide more or less the same service as a hired transport outfit.

The Chairman: Thank you, gentlemen, for your brief. And now I will call the Saguenay-Lac St-Jean Jonquière-Québec Regional Economic Council. Mr. Pierre Jérôme?

Mr. Allmand: Mr. Chairman, did we get a brief from that group?

The Chairman: We received a letter saying that the brief would not be ready and I believe that, at the last minute, Mr. Jérôme sent a letter apologizing for the fact that he could not be with us this morning.

Mr. Allmand: We do not have a brief.

The Chairman: No. Is the *Association du camionnage du Québec Inc.*, here this morning? They were scheduled for 2 o'clock this afternoon. We will adjourn until 2 o'clock this afternoon.

AFTERNOON SITTING

The Chairman: This afternoon we will carry on and we will hear briefs from certain associations from Lévis, starting with that of *L'Association du camionnage du Québec Inc.* I believe that the representative is Mr. Camille Archambault.

Mr. Camille Archambault, would you please step forward, please?

Mr. Camille Archambault and Mr. Alexandre Lesage, Legal adviser.

Before reading your brief, Mr. Archambault, I shall allow Mr. Raynald Guay, the member for Lévis, to ask a question. Mr. Guay.

Mr. Guay (Lévis): Thank you, Mr. Chairman. This morning, many members have expressed the desire of reading the brief which was submitted by the City of Lévis to the provincial government. I have a copy here and I would like to table it so that it may be translated and distributed to the members of the Committee.

The Chairman: I believe that it would be proper to make a motion to this effect.

It is moved, and seconded by Mr. Mather that said brief be printed as an appendix.

Carried.

[Texte]

Monsieur Archambault, veuillez procéder à la lecture de votre mémoire. Après vous permettrez une période de questions aux députés?

M. Camille Archambault (Directeur, l'Association du Camionnage du Québec, Inc.): Monsieur le président, messieurs les membres du comité permanent des transports, messieurs, nous vous sommes reconnaissants de bien vouloir prendre connaissance de ce court mémoire exprimant certains points de vue de l'Association du Camionnage du Québec Inc., relativement aux subsides gouvernementaux pour fins de transport.

Les points de vue que nous vous exposons ont déjà été portés à l'attention d'organismes fédéraux et des législateurs.

I—Le Transport Routier et l'intérêt du Québec

Le transport par camion est une activité de première importance au Québec. A l'heure actuelle, en effet, le déboursé collectif du camionnage est supérieur à un milliard et demi de dollars (\$1,500,000,000.)

Chaque jour de l'année, l'industrie du camionnage apporte une contribution nécessaire à la vie de chaque citoyen québécois. Si on s'arrête à penser un moment, on constate que toutes les commodités que chacun utilise ont été transportées par camion: le pain sur la table, le lait que boivent les enfants, les vêtements que nous portons, les automobiles que nous conduisons, les marchandises dans les magasins, les meubles, les matériaux utilisés pour la construction de nos maisons, etc. etc.

L'industrie du transport par camion, malheureusement, est trahie par des pressions compétitives injustes ou par l'application inadéquate de certaines législations fédérales favorisant d'une façon irrationnelle, à même les deniers publics, nos concurrents, les chemins de fer. Ceux-ci ont reçu depuis les cinq dernières années, au-delà de \$553 millions de dollars en subsides directs, dont \$145 millions pour règlements de salaires, en plus de l'aide paternelle du gouvernement fédéral. Le transport routier, de son côté, paie toutes les taxes qu'on lui impose et ne reçoit aucun octroi, à l'exception, évidemment, des octrois prévus en vertu d'une législation fédérale très récente. Il exploite efficacement son service à un coût économique, sans l'aide des contribuables et en même temps, il doit faire concurrence à la pratique déloyale des chemins de fer subventionnés.

Nous croyons que la concurrence devrait être basée sur l'efficacité et l'économie et que ces octrois publics, lorsque requis et nécessaires, devraient être distribués également aux expéditeurs qui choisiront leur moyen de

[Interprétation]

Mr. Archambault, would you please read your brief. And then will you allow the members to have a question period?

Mr. Camille Archambault (Executive Director, L'Association du camionnage du Québec Inc.): Mr. Chairman, members of the Standing Committee on Transport and Communications, gentlemen.

We are grateful to you for hearing this brief expressing certain points of view of the Association du camionnage du Québec Inc. with regard to government subsidies for transport.

The points of view which we will give have already been brought to the attention of federal organizations and of the House.

I—Road Transport and the Interests of Quebec

Transportation by truck is of prime importance in Quebec. At the present time, the total expenditure for trucking is over \$1.5 billion.

Each day of the year the trucking industry makes a necessary contribution to the life of every citizen of the Province of Quebec. If we stop and think for a moment we note that all the goods used by everyone have been transported by truck: the bread that is on your table, the milk that our children drink, and the clothes that we wear, the cars that we drive, the goods in the stores, furniture, materials used for the construction of houses, and so forth.

Transportation by truck unfortunately is subject to pressures arising from unjust competition or the inadequate application of federal legislation which favours, irrationally, with the use of public money, our competitors, i.e. the railway companies. They have received in the last five years over \$553 million in direct subsidies, \$145 million of which was for salary adjustments, in addition to the paternal assistance of the federal government. Road transport, on the other hand, pays all the taxes imposed upon it and receives no subsidy, excepting of course grants given through very recent federal legislation. It is operated at a very economical cost without the help of the taxpayer, and at the same time it must meet the unfair competition of the subsidized railways.

It is our opinion that competition should be based on efficiency and economy and that these public grants, when required and necessary, should be distributed equally to shippers who will select their own means of transport.

[Text]

transport, ou de préférence, pour des raisons de simplification, ces subsides pourraient être remis directement aux moyens de transport reconnus comme service public, y compris le camionnage exploité sous permis de la Régie des Transports.

Aujourd'hui 242,722 véhicules commerciaux, autobus et camions, circulent sur le vaste territoire québécois pour desservir sa population. Il y a une cause qui a facilité ce développement spectaculaire. *En effet, nous rappelons que Québec, avec 30% de la population du Canada, ne possède que 11% des lignes de chemin de fer, tandis que l'Ontario compte deux fois plus ce pourcentage, et les provinces de l'ouest, en comptent autant avec beaucoup moins de population.* Ces chiffres apparaissent clairement dans l'Annuaire du Canada.

Nous soulignons aussi que c'est le transport par camion qui a développé les régions éloignées comme Chibougamau, Mattagami et Manicouagan, avant que les chemins de fer viennent faire leur apparition avec des subsides publics.

Le transport routier est considéré comme un puissant multiplicateur d'énergie humaine et sa valeur en tant qu'employeur de main-d'œuvre est très significative. En effet, il faut au moins un homme pour transporter une moyenne de neuf tonnes de marchandises par route, alors qu'un convoi de chemin de fer transportant 2,500 tonnes de marchandises, nécessite l'emploi de cinq hommes. Selon un rapport du Bureau Fédéral de la Statistique, l'industrie du camionnage emploie en moyenne 1.9 ouvriers par unité motorisée. La Régie des Transports, dans son dernier rapport, déclare qu'il y avait 23,761 camions de service public sous permis de la Régie des Transports.

En tenant compte de la moyenne de 1.9 hommes, de l'évolution constante de la main-d'œuvre cléricale, il n'est pas exagéré de dire que l'industrie du camionnage public du Québec emploie *directement* près de 50,000 hommes. Il faut ajouter à ce chiffre le nombre de personnes employées *indirectement* par notre industrie, à savoir: les préposés aux postes d'essence, les garagistes, les vendeurs d'équipement et d'accessoires, les ajusteurs d'assurance, les professionnels, etc., etc.

Le tableau publié par le Bureau Fédéral de la Statistique démontre que, quoique les camions de service public ne représentent que 8.7% du total des véhicules commerciaux, ils transportent 70.8% des tonnes-milles de marchandises destinées à l'industrie, au commerce et au public en général.

[Interpretation]

tation; or preferably, for purposes of simplification, these subsidies could be paid directly to the means of communication which are recognized as public services, including trucking operated under the Transport Commission licence.

At the present time, 242,722 commercial vehicles, buses and trucks, travel over the vast Quebec territory to serve its population. This spectacular development was facilitated by one single cause. *We should remember that Quebec, having 30 per cent of the population of Canada, disposes of 11 per cent of railway lines only, while Ontario has twice this percentage and the western provinces have as much with a much smaller population.* These figures are given clearly in the Canada Year Book.

We would also point out that it is the trucking industry which has developed remote regions such as Chibougamau, Mattagami and Manicouagan, before the railways appeared there through public subsidies.

Road transport is considered as a powerful multiplier of human energy and its value as an employer of manpower is very significant. As a matter of fact, at least one man is required to transport an average of 9 tons of merchandise by road, while a railway train carrying 2,500 tons of merchandise needs but five men. According to a report from the Dominion Bureau of Statistics, the trucking industry employs an average of 1.9 workmen per motorized unit. In its latest report the Transport Commission stated that there were 23,761 public service trucks operating under licence from the Transport Commission. In consideration of the average of 1.9 men, of the constant evolution of the clerical staff, it would not be exaggerated to say that the public trucking industry in Quebec employs *directly* nearly 50,000 men. To this figure should be added the number of persons employed *indirectly* by our industry, that is, service station attendants, garage operators, equipment and accessories salesmen, insurance adjusters, professional people, and so on.

The table, published by the Dominion Bureau of Statistics, shows that while public service trucks represents but 8.7 per cent of the total number of commercial vehicles, they carry 70.8 per cent of the ton-miles of merchandise used in industry, trade and for the public in general.

[Texte]

Le haut standard de vie dont jouissent présentement les canadiens, est dû en grande partie au transport par camion qui apporte la nourriture et les commodités à la porte des consommateurs canadiens.

La vie sur les fermes a pris un tout autre aspect. Les fermiers jouissent non seulement des avantages des citadins, mais ils peuvent en outre étendre leur marché et livrer leurs produits de porte à porte, depuis l'avènement du camion.

Par exemple, les commodités suivantes sont transportées par camion dans les proportions énumérées plus bas:

Lait, 100%; chaussures, 82%; viande, 82%; médicaments, 73%; véhicules-moteur et pièces d'équipement, 66%.

Le camionnage public continue à évoluer et à progresser dans ce contexte moderne. Il y a quelques années, l'industrie du camionnage a commencé à utiliser les camions frigorifiques, isothermes, et maintenant l'usage des cadres (containers) a fait son apparition sur une échelle de plus en plus importante, faisant face ainsi au progrès moderne et à l'avenir.

Les compagnies de camionnage de service public ont des programmes intensifs d'amélioration de leur habileté d'opérations, afin d'être toujours à la page et de suivre les développements techniques. Toute cette évolution dans le domaine du transport routier s'est faite sous l'égide des provinces par l'entreprise privée.

II—Les chemins de fer déplacent les industries

Tel que nous l'avons dit précédemment, nous croyons que le gouvernement fédéral devrait cesser son paternalisme d'état que nous croyons maintenant dépassé, à l'endroit des chemins de fer, et s'il juge que dans l'intérêt général, des subsides doivent être accordés, ces subsides devraient être remis à tous les moyens de transport reconnus, y compris le camionnage.

Nous croyons qu'avec l'aide paternelle de l'État et les législations qui les favorisent, les chemins de fer peuvent déplacer le commerce et ils ne sont pas étrangers à la concentration industrielle dans le sud de l'Ontario. Nous vous soumettons deux cas précis:

Il y a quelques années, une importante brasserie de la rue de Gaspé à Montréal déménageait son usine en Ontario. 400 ouvriers étaient mis à pied. La bière est maintenant transportée sur le marché montréalais en provenance d'Ontario en vertu de «taux convenus ferroviaires», c'est-à-dire tarifs réduits préférentiels. Ceci apparaît dans la

[Interprétation]

The high standard of living enjoyed at the present time by Canadians is greatly due to truck transport which carries food and the necessities of life to the doorstep of the Canadian consumer.

Life on the farm has taken an altogether different character. Not only do farmers enjoy the same advantages as city people, but they can extend their markets and deliver their products from door to door since the advent of transportation by truck.

For example, the following goods are transported by truck in the proportions given below.

Milk—100 per cent; shoes—82 per cent; meat—82 per cent; drugs—73 per cent; motor vehicles and parts—66 per cent.

Public trucking continues to develop and progress in this modern context. A few years ago the trucking industry began to use cold storage trucks, isotherms and now the containers which are increasingly used in keeping with modern progress and future requirements.

The public service trucking companies have intensive programs to improve their operation in order to be up to date and keep up with technical development. All this evolution in the field of road transport was accomplished under the sponsorship of the provinces by private industry.

II—Railroads displace industries

As previously stated, we believe that the federal government should abandon its paternalistic attitude, which is now obsolete, with regard to railroads. If it is deemed that in the general interest subsidies are to be granted, such grants should be paid to all recognized means of transport, including trucking.

We believe that with the paternalistic assistance of the State and the legislation which favours them, railroads can displace trade and they are responsible for the industrial concentration in the southern part of Ontario. We shall give you two specific examples of this.

A few years ago, an important brewery situated on Gaspé Street, in Montreal, moved its plant to Ontario. Four hundred workmen were laid off. Beer is now transported to the Montreal market from Ontario through "fixed freight rates", i.e. reduced preferential rates. This appears in the transcription of the hearing of the case before the Transport Com-

[Text]

transcription de la cause devant la Régie des Transports, lorsque *Husband Transport Ltd.* a fait application pour se vendre aux Chemins de Fer Nationaux du Canada.

Il y a cinq ans, la Société Shell du Canada annonçait qu'elle agrandirait son usine de lubrification à Montréal-Est et qu'elle construirait une extension de près de un demi-million de dollars. Vers le même temps, le CNR qui venait de se faire voter avec le CPR par le Parlement canadien, une subvention de \$70 millions, a réduit ses propres tarifs de Sarnia à Montréal de \$0.48 à \$0.39 les 100 lbs pour le transport de l'huile de lubrification de l'Imperial Oil Ltd. Ceci permet évidemment à cette compagnie de continuer à fabriquer à Sarnia, Ontario, des marchandises qui sont consommées dans la Province de Québec, au lieu de les fabriquer sur place. Le tout rendu possible par un rabais ridicule des tarifs, subventionné par le gouvernement fédéral.

Dans toute cette question de subsides répétés et continuels aux chemins de fer, nous désirons rappeler que lorsque ceux-ci ont obtenu pour la première fois un subside de \$7 millions pour ce qui est appelé «la région non économique» entre l'Ontario et le Manitoba, ils ont signé une entente de taux convenus avec les manufacturiers d'automobiles de l'Ontario, favorisant l'expédition à taux réduits de leurs voitures vers les provinces de l'Ouest. A votre comité de juger de cette situation que nous croyons intolérable.

Dans notre temps moderne à tendance socialiste, le gouvernement fédéral, il nous semble, devrait plutôt garder ses générosités pour exécuter des travaux contre le chômage, l'exploitation des ressources naturelles, etc., au lieu de favoriser les chemins de fer d'octrois publics ayant les effets que je viens de citer.

Il y a quelques années, nous avons déposé un mémoire auprès du ministre fédéral des Transports, dans lequel nous démontrions clairement, avec références à l'appui, que les chemins de fer ont réduit certains tarifs de camionnage publiés et ratifiés par la Régie des Transports du Québec, dans une mesure de 20 à 28 p. 100. Le Pacifique Canadien et le Canadien National ont encaissé les plus forts revenus bruts de leur histoire, depuis les quelques dernières années, mais ils semblent vouloir monopoliser toute la générosité financière sans borne d'Ottawa.

Sir Edward Beatty, président du Canadian Pacific Railways, a déclaré: «Les problèmes de transport ont été résolus sous la pression politique ou sous la pression de l'opinion publique.» Sir Edward Beatty suggérait, en

[Interpretation]

mission, when Husband Transport Limited made an application to sell its assets to the Canadian National Railways.

Five years ago the Shell Company of Canada announced that it would enlarge its lubrication plant in Montreal East and that an extension of almost one half million dollars would be built. Around the same time, the CNR which, along with the CPR, had been granted subsidies to the amount of \$70 million by the Canadian Parliament, reduced its own rate from Sarnia to Montreal from 48 cents to 39 cents a cwt for carrying lubrication oil for Imperial Oil Limited. This evidently enables this company to go on manufacturing in Sarnia, Ontario, merchandise which is used in the Province of Quebec instead of having it manufactured in the Province of Quebec. All this has been rendered possible by a ridiculous decrease of rates subsidized by the federal government.

In this whole question of repeated and ceaseless subsidies in favour of the railways, we would like to remind you that when they for the first time obtained a subsidy of \$7 million, for what has been called "the non-economic region" between Ontario and Manitoba, they signed an understanding of fixed rates with automobile manufacturers of Ontario to encourage the shipping at reduced rates of their cars to the Western Provinces.

I leave it to your Committee to decide on this question which to our mind is intolerable.

In our modern times with its socialistic tendencies, the federal government, we think, should channel its own generosity into projects to stem unemployment and to exploit national resources, and so forth, instead of favouring the railways with public grants which have the above mentioned effects.

A few years ago we tabled a brief with the federal Department of Transport in which we clearly showed with examples that the railways reduced certain trucking rates published and ratified by the Quebec Transport Commission, between 20 and 28 per cent. The Canadian Pacific and the Canadian National Railways had the highest gross revenue in their history in the last few years, but they seem to be trying to monopolize all the boundless financial generosity of Ottawa.

Sir Edward Beatty, President of the Canadian Pacific Railways, has stated that: "The transportation problems have been resolved under political pressure or under pressure of public opinion". Sir Edward Beatty also sug-

[Texte]

autre, que si le Canada voulait rechercher une solution vraiment plus durable, il lui faudrait traiter le problème «en partant des données d'une économie nationale sérieuse sans envisager aucun autre angle quelconque.» (The Case for Railways Unification).

Pour démontrer l'usage des subsides fédéraux aux chemins de fer, nous donnons un extrait d'une requête présentée à la Commission des transports du Canada, concernant les nombreuses plaintes portées au sujet des réductions déraisonnables des tarifs des chemins de fer:

Le 23 novembre 1966, la compagnie Nadeau Transport Limitée commença à transporter de la pâte de pulpe entre Donnacona, Québec, et Groveton, N.H. L'expéditeur de cette marchandise est la compagnie Domtar Company Limited, de Donnacona, Québec.

Le taux convenu était de \$9.45 par 2,000 livres, selon un chargement minimum de 40,000 livres. Au début, deux voyages par semaine étaient effectués. Ensuite, la compagnie Nadeau Transport Limitée fut avisée qu'il serait nécessaire de faire cinq voyages par semaine, à compter du 23 janvier 1967.

Le 31 janvier 1967, la compagnie Domtar Company Limited avisa la compagnie Nadeau Transport Limitée que les Chemins de Fer Nationaux du Canada avaient mis en vigueur un nouveau taux de \$7.35 la tonne.

Le nouveau taux représente une diminution de \$2.10 la tonne, soit une réduction de 22.2 p. 100.

Le volume du trafic affecté par le tarif est évalué à un montant de 10,000 à 15,000 tonnes par année; la distance par route est de 225 milles.

Nous soumettons que:

(a) Le présent taux produit un grave désordre dans la concurrence entre le transport par chemin de fer et le transport routier, et si on le maintient en vigueur, il peut produire l'élimination de la concurrence du transport routier, ce qui aura pour effet de rétablir des conditions de monopole qui seraient à l'encontre de l'intérêt public.

(b) Le nouveau taux paraît incompatible avec le système tarifaire actuel, ce qui donne lieu à une forte possibilité qu'il ne soit pas compensatoire.

La compagnie Nadeau Transport Ltée est maintenant dissoute.

Tout récemment, soit en avril 1969, une autre plainte a été portée à la Commission

[Interprétation]

gested that if Canada wanted to find a more lasting solution, the problem should be treated according "to the data of a serious national economy without considering any other angles." (The case for Railways Unification).

To show how federal subsidies to the railways are used, we will give an extract of petition presented to the Transport Commission of Canada with regard to the numerous complaints made concerning unreasonable reductions in railway freight rates.

On November 23, 1966, the Nadeau Transport Company Limited began to carry pulp between Donnacona, Quebec, and Groveton, New Hampshire. The shipper of this merchandise was the Domtar Company Limited of Donnacona, Quebec.

The agreed rate was \$9.45 per 2,000 pounds for a minimum load of 40,000 pounds. At the beginning, two trips per week were made. Then, the Nadeau Transportation Company Limited was advised that it would be necessary to make five trips a week from January 23, 1967 onwards.

On January 31, 1967 the Domtar Company Limited advised Nadeau Transportation Company Limited that the Canadian National Railways were applying a new rate of \$7.35 a ton.

The new rate represented a decrease of \$2.10 a ton, that is a reduction of 22.2 per cent.

The volume of traffic affected by this rate is estimated at 10 to 15,000 tons a year. The distance is 225 miles by road.

We submit that:

(a) The present rate causes great disorder in the competition between railway transport and road transport. If this is maintained it could result in the elimination of competition by road transport which would have the effect of re-establishing monopolistic conditions which would be against the public interest.

(b) The new rate appears incompatible with the present rate system which makes it quite possible that it will not be compensatory.

The Nadeau Transport Company has now been dissolved.

Quite recently, that is in April, 1969, another complaint was laid before the Canadian

[Text]

canadienne des Transports contre la réduction injustifiée de tarifs de la part des chemins de fer. Voici un extrait de cette plainte de notre membre Cayer Transport Ltée de St-Raymond, Co. de Portneuf:

En ce qui nous concerne nous avons commencé à transporter du sulphite en provenance du Lac St-Jean, destiné à St-Raymond, en 1957; alors que le taux du C.N.R. était de \$0.29 les cent livres. A ce moment-là, notre client a demandé d'avoir une réduction de taux de la part du C.N.R. s'ils désiraient garder le trafic, car les avantages de livraison et de déchargement que nous leur offrions étaient meilleurs, mais ils n'obtinrent aucune réduction, car semblait-il, une augmentation de prix aurait été plus logique.

Deux ans plus tard, alors que nous étions très bien équipés pour faire ce transport, voilà que le C.N.R. leur arrive avec une proposition de taux de \$0.22; à ce moment-là notre client n'en a pas tenu compte puisqu'il savait que ce taux ne leur était présenté que pour le temps d'éliminer toutes concurrences.

Encore cette année, soit 12 ans plus tard, alors que les taux de transport ont doublé depuis ce temps, ils reviennent à la charge avec un taux de \$0.24.

En référant au Chapitre 69, article 16 de la Loi définissant la politique nationale des transports au Canada, nous constatons qu'il est illégal d'agir de la sorte.

En ce qui nous concerne, il est tout à fait illogique d'avoir à concurrencer avec un compétiteur qui présente des déficits annuellement, et qui sont comblés par la suite avec des subsides à coup de millions, en provenance du gouvernement à même les taxes que nous payons à ces derniers.

Nous attirons maintenant votre attention sur l'appendice «A» concernant une déclaration de M. Paul Blanchet, gérant des immeubles du Canadien National, parue dans «Business Week», le 12 avril, à l'effet que les chemins de fer pouvaient déterminer très largement où et comment devaient grandir les villes canadiennes. Cet article confirme, nous croyons, que les chemins de fer, avec leurs moyens financiers illimités, les octrois d'Ottawa, peuvent et ont déplacé des industries.

En vertu de la Loi Nationale sur les Transports, il est prévu que les subsides aux chemins de fer doivent être décroissants. Cependant, les quelques dernières années nous démontrent que les déficits des Chemins de fer Nationaux du Canada augmentent en mil-

[Interpretation]

Transport Commission against the unjustified reduction of rates by the railways. This is an extract of the complaint made by our member, Cayer Transport Limited of St. Raymond, Portneuf County:

As far as we are concerned, we began transporting sulphite from Lake St. Jean to St. Raymond, in 1967, when the rate of the CNR was 29 cents a cwt. At that time our client asked for a reduction of rates from the CNR, if they wanted to keep this business, as the advantages of delivering and unloading we had to offer were more advantageous. But they did not obtain any reduction because it seemed that it would have been more logical to increase the price.

Two years later, when we were very well equipped to accomplish this trucking, the Canadian National Railways made them a rate proposal of 22 cents. At that time our client did not take this into consideration because he knew that this rate was proposed only to eliminate competition.

This year, that is 12 years later, when the freight rates have doubled since that time, they again propose a rate of 24 cents.

With reference to Chapter 69 section 16 of the Act on Canadian transport policy, we note that it is illegal to act in this manner.

As far as we are concerned, it is absolutely illogical to have to compete with competitors who have annual deficits and who are subsequently subsidized by millions of dollars raised by the government through taxes.

Now we would like to draw your attention to Appendix A which contains a statement by Mr. Paul Blanchet, Manager of the CN buildings which appeared in Business Week on April 12, stating that the railways could to a very great extent determine where and how Canadian cities should grow. We think that this article confirms the fact that the railways, with their unlimited financial means and the grants from Ottawa, can and have displaced industries.

According to the National Transport Act, the railway subsidies must decrease. However, in the last few years it has been shown that the deficits of the Canadian National Railways of Canada increase by millions every year and that the Canadian government con-

[Texte]

lions chaque année et que le gouvernement canadien continue à les combler, ceci malgré des déclarations de principes, lors de l'adoption de la Loi Nationale sur les Transports, à l'effet que les chemins de fer devraient rencontrer leurs frais à l'avenir.

En définitive, monsieur le président et messieurs les membres du Comité permanent des transports et des communications de la Chambre des Communes du Canada, nous demandons que l'industrie du camionnage public, contribuable canadien, soit traitée sur une même base d'égalité que les autres modes de transport, et si le gouvernement fédéral, dans sa sagesse, continue d'octroyer des subsides, que le transport routier en bénéficie comme les autres, non seulement dans la Région Atlantique, mais partout ailleurs au Canada où ces subventions auront effet.

Le tout humblement soumis. Si vous me permettez d'ajouter quelques phrases, monsieur le président, notre mémoire ne concerne pas uniquement la région Atlantique. C'est un principe que nous soumettons à l'effet que tous les modes de transport devraient bénéficier des subsides gouvernementaux.

Les cas de réduction de tarif par les chemins de fer, que nous avons cités, ne concernent pas nécessairement la région de l'Atlantique. Nous pouvons illustrer des situations semblables qui sont survenues à New Richmond, à Bathurst ou ailleurs dans le bas St-Laurent, où l'industrie du camionnage a établi des services de transport routier. Lorsque ces services ont été établis à la satisfaction du public, les Chemins de fer nationaux du Canada ont réduit les tarifs avec l'aide des contribuables canadiens.

Ce que je veux souligner d'une façon particulière, ce n'est pas que nous désirons nous lamenter sur le passé, mais nous croyons qu'il faut trouver au Canada une solution définitive à nos problèmes de transport. J'ajoute que chaque fois que l'industrie du camionnage, entreprise privée sans subsides, a su s'organiser pour améliorer son service avec des innovations, des nouveautés, toujours les chemins de fer son arrivés par derrière et, avec ces subsides irrationnels, nous ont enlevé ce que nous avions créé.

Nous avons actuellement une crainte en ce qui concerne la région Atlantique et la région du bas St-Laurent en particulier. Le gouvernement fédéral a rendu l'industrie du camionnage éligible aux subsides en vertu de la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes. A quoi est-ce que cela peut servir si d'un côté, l'industrie du camionnage est en mesure soit d'améliorer son service ou soit de réduire certains tarifs

[Interprétation]

tinues to meet these deficits in spite of the statement of principle made at the time of the passing of the National Transport Act to the effect that railways must meet their costs in future.

Finally, Mr. Chairman and gentlemen of the Standing Committee on Transport and Communications of the House of Commons of Canada, we ask that the public trucking industry, which is a Canadian taxpayer, be treated on the same basis as other transport companies. And if the federal government, in its wisdom, continues to grant subsidies, we ask that the trucking industry should benefit by this as well as the others, not only in the Atlantic Region, but everywhere else in Canada where such subsidies will have effect.

We humbly submit the above mentioned. If I may add a few words to this, Mr. Chairman, I understand that our brief is not concerned solely with the Atlantic Region. It is a principle which we submit to the effect that all transportation systems should benefit from government subsidies.

The cases rate reductions by the railways which we have quoted do not necessarily concern the Atlantic Region. We can give examples of similar situations which have occurred in New Richmond, Bathurst or elsewhere in the Lower St. Lawrence, where the trucking industry has established road transport services. When such services were established to the satisfaction of the public, the CNR caused a reduction of rates with the assistance of Canadian taxpayers' money.

What I would like to emphasize particularly, is the fact that we are not trying to cry over the past, but that we believe that in Canada we must find a definite solution to our transport problems. I may add that every time the trucking industry, which is a private unsubsidized enterprise, managed to improve its service through innovation, the railways always followed up and, through these irrational subsidies, they deprived us of what we had created.

At the present time, we are concerned about the Atlantic Region and the Lower St. Lawrence in particular. The federal government has made the trucking industry eligible to receive subsidies under the Maritime Freight Rates Act. But what is the use of this, if, on the one hand, the trucking industry is able either to improve its service or reduce certain rates, if, on the other hand, the railways keep on signing fixed rate agreements

[Text]

et si, d'un autre côté, les chemins de fer continuent à signer des taux convenus et à offrir à certains expéditeurs seulement, ce qui est discriminatoire à l'endroit du public en général, les taux convenus à ceux qui ont du volume de transport, alors que ces taux, dans certains cas, ne sont pas compensatoires? Ils vont éliminer l'industrie du camionnage tout simplement.

Ce n'est pas une crainte problématique. Nous avons le cas par exemple des octrois au transport des grains de provende. Il y a quatre ou cinq ans, le gouvernement fédéral a rendu l'industrie du camionnage éligible, par l'entremise des courtiers, aux octrois pour le transport des grains de provende par camion. Mais lorsque l'industrie du camionnage s'est organisée, a acheté des camions pour offrir un service de porte en porte, pour offrir un service plus flexible, les chemins de fer ont signé des taux convenus et ont récupéré le transport qui était fait par camion depuis un, deux ou trois ans. Nous croyons que la même chose se répètera dans la région Atlantique si on ne surveille pas d'une façon excessivement rigide les chemins de fer et si on ne les oblige pas à offrir des taux compensatoires, ce qui est d'ailleurs dans l'esprit de la Loi.

Monsieur le président, je suis à votre disposition et à la disposition de votre Comité pour répondre aux questions. J'ai avec moi M. Roland Pouliot, directeur général du Bureau des tarifs de Québec qui pourra donner plus de détails sur les questions de taux, si vous le jugez à propos, ainsi que notre aviseur légal, M^e Lesage.

Le président: On vous remercie sincèrement pour votre mémoire, monsieur Archambault. Je vais maintenant donner la parole à M. McGrath.

Mr. McGrath: I have one or two questions, Mr. Chairman. First of all, I would like to compliment the witness on his brief, although it does not contain anything new. We have had similar briefs presented to us by Maritime truckers associations. Nevertheless, it enunciates the problem in a very succinct and precise manner. Do trucking companies owned by the railways, such as Smith Transport, belong to your association?

[Interpretation]

and offering to certain shippers only—which is discriminatory for the public in general fixed rates for those who have greater transport volumes, when these rates are, in some cases, not compensatory? They will eliminate the trucking industry purely and simply.

This is not a hypothetical fear. Take, for example, the case of grants for the transportation of feed grain. Four or five years ago, the federal government made the trucking industry eligible, through to receive subsidies for the transportation of feed grain by truck. But when the trucking industry got organized and purchased trucks to offer door to door service and to offer more flexible service, the railways signed agreed rates and took over the business which the trucking industry had been doing for one, two or three years. We believe the same thing will be repeated in the Atlantic Region if the railways are not watched very closely and strictly and if they are not forced to offer compensatory rates, which is in accordance with the spirit of the Act.

Mr. Chairman, I am at your disposal and at the disposal of your Committee to answer questions. I have with me Mr. Roland Pouliot, the Director General of the Quebec Tariff Board, who will be able to give you further details, if you wish, concerning rates problems. I also have with me Mr. Lesage, our legal adviser.

The Chairman: We thank you very sincerely for your brief, Mr. Archambault, and now Mr. McGrath has the floor.

M. McGrath: Une ou deux questions, monsieur le président. Tout d'abord, je tiens à féliciter le témoin de ce mémoire, même s'il ne contient rien de nouveau. Ces mémoires identiques nous ont été présentés par les Associations des camionneurs des Maritimes. Je dois dire néanmoins que le mémoire expose le problème de façon très succincte, mais précise.

Est-ce, que les entreprises de camionnage qui sont la propriété des chemins de fer, comme Smith Transport, sont membres de votre Association?

Mr. Archambault: Yes, they do.

M. Archambault: Oui.

Mr. McGrath: This seems to me to be a rather paradox. The railway companies are pretty heavily involved in the trucking industry, and I am thinking of CPR especially. In

M. McGrath: Cela me semble un peu paradoxal. Les chemins de fer, le Pacifique Canadien en particulier, s'occupent beaucoup de camionnage. Dans cette partie du Canada, le

[Texte]

this part of Canada the CNR certainly is. Does this not seem to represent rather a conflict of interest?

Mr. Archambault: It certainly does. If you will recall, the Trucking Association of Quebec, as well as the Canadian Trucking Association, was always opposed, and still is opposed, to the entry of railways into the trucking business, because it allows them to compete with themselves. There is a law against that in the United States, except for those railways which grandfather rode before the ICC was established in 1936. Since that time it has been forbidden for the railways to compete with themselves and go into the trucking business.

This is the economic principle that we have asked the federal government to adopt. Instead of doing so, the federal government did exactly the contrary. About nine years ago it voted, I think, \$50 million to the CNR to buy trucks. What they did with this money was buy Husband Transport and Superior Express and other trucking lines.

Afterwards some members of Parliament said that they were given a false impression; that they thought what the railways wanted was to buy trucks for the cities for services accessory to their railway lines. But what they did was to buy trucks to compete with themselves.

The damage has been done. The Chairman of your Committee knows that we went to Ottawa with a delegation and made representations. We believe it is against the public interest that the railways can compete with themselves and be subsidized and be able to compete with free enterprise.

Mr. McGrath: Why then, sir, do you allow these railway trucking companies, such as Smith's, to be members of your Association?

Mr. Archambault: Because we were confronted by the *fait accompli*. As far as we are concerned they can be members, because we have been told that they are of benefit to us, for instance, in the improvement of roads, and things like that. But there is a tradition in our by-laws that they cannot become officials.

Mr. McGrath: How big are the railway trucking companies in your Association? To what extent are they involved? Let me put it another way: What percentage of your membership would be represented by railway trucking companies?

[Interprétation]

National Canadien fait du transport par camions. Ceci ne crée-t-il pas un conflit d'intérêts?

M. Archambault: Oui, certes. Si vous vous rappelez bien, l'Association du camionnage du Québec ainsi que l'Association canadienne du camionnage se sont toujours opposées et s'opposent encore à ce que les chemins de fer fassent du camionnage, parce qu'ils se font ainsi concurrence à eux-mêmes. Aux États-Unis, il y a une Loi contre ça, sauf dans le cas des chemins de fer d'autrefois, avant la mise sur pied de la TCC en 1936. Depuis lors, les compagnies de chemins de fer n'ont pas l'autorisation de se faire concurrence à elles-mêmes et de se lancer dans le camionnage.

Ceci est un principe économique que nous avons demandé au Gouvernement fédéral d'adopter. Au lieu de ça, le gouvernement fédéral a fait exactement l'inverse. Il y a environ neuf ans, le Gouvernement a voté des crédits de 50 millions de dollars au National Canadien pour l'achat de camions. La compagnie a acheté *Husband Transport* et *Superior Express* et d'autres sociétés de camionnage. Certains membres du Parlement ont avoué ensuite qu'ils étaient sous l'impression que la compagnie des chemins de fer nationaux voulait acheter des camions pour la livraison dans les villes et que ce service était accessoire à celui des chemins de fer. On a acheté des camions et on est entré en concurrence avec soi-même. C'en était fait. Le président de votre Comité sait que nous nous sommes rendus à Ottawa et que nous avons fait des représentations. Nous croyons que les chemins de fer vont à l'encontre de l'intérêt public quand ils se font concurrence et que les subventions de l'État leur permettent de faire concurrence à la libre entreprise.

M. McGrath: Pourquoi permettez-vous à des compagnies de camionnage, comme la *Smith Transport* de faire partie de votre Association?

M. Archambault: Nous avons été mis devant un fait accompli. Quant à nous, elles peuvent être membres de l'Association, parce que, dit-on, elles nous aident à améliorer les routes et nous procurent d'autres avantages. D'après le règlement de notre Association cependant, les représentants de ces entreprises ne peuvent pas devenir des dirigeants de l'Association.

M. McGrath: Combien de compagnies de camionnage appartenant aux chemins de fer sont membres de votre Association? Autrement dit, quel est le pourcentage d'adhésion de ces compagnies à votre Association?

[Text]

Mr. Archambault: Only a few; we have over 1,000 members. There are two—Smith and Husband.

Mr. McGrath: Yes; but they are probably the biggest in Quebec, are they not?

Mr. Archambault: They are not; not in Quebec. They are in Canada.

Mr. McGrath: In volume, then, how big would they be?

Mr. Archambault: In volume intraprovincially they are not the biggest.

Mr. McGrath: But they are substantial in terms of volume intraprovincially and interprovincially?

Mr. Archambault: Interprovincially they are quite important; intraprovincially they are not so important. Our biggest trucking firms in Quebec are Dumont Transport, the group of Hamel Transport, and Eastern Asbestos Transport. They are not that important intraprovincially.

Mr. McGrath: There seems to me to be a bit of a paradox in the railway companies being involved in your Association, as they are in most trucking associations, and yet being in direct competition with the railways, as you have indicated.

I have just one other question, Mr. Chairman. You cite, in the second paragraph on page 9 of your brief, an example of a company having been put out of business by direct competition and rate-cutting by the railways.

Mr. Archambault: Yes.

Mr. McGrath: Do you have evidence to indicate that the railways are using trucks for this...?

Mr. Archambault: No, it is not trucks. It is a railway service.

Mr. McGrath: They are not using trucks?

Mr. Archambault: No; not for that service.

To come back to the situation about the railways coming into the trucking business, I would like to mention that the Trucking Association of Quebec, jointly with the Canadian Trucking Association, have taken legal action against the Canadian National

[Interpretation]

M. Archambault: Quelques-unes seulement. Nous comptons plus de mille membres. Ces compagnies sont au nombre de deux: Smith Transport et Husband Transport.

M. McGrath: Ce sont probablement les plus importantes au Québec, n'est-ce pas?

M. Archambault: Non, pas au Québec, mais au Canada.

M. McGrath: Sur le plan de volume de trafic, comment se situent-elles?

M. Archambault: En ce qui a trait au volume de trafic à l'intérieur de la province, ce ne sont pas les plus importantes.

M. McGrath: Sur les plans provincial et interprovincial, leur volume de trafic est considérable.

M. Archambault: Sur le plan interprovincial, ces compagnies sont très importantes, mais à l'intérieur de la province, elles ne le sont pas tellement. Nos compagnies de transport les plus importantes au Québec sont Dumont Transport, le groupe de Hamel Transport et Eastern Asbestos Transport. À l'intérieur de la province, leur volume de trafic n'est pas considérable.

M. McGrath: Tout ceci me semble un peu paradoxal. Les compagnies de transport appartenant aux chemins de fer sont membres de votre Association, comme de la plupart des associations de camionnage, et font une concurrence directe aux chemins de fer, comme vous venez de le dire.

Une autre question, monsieur le président. On peut lire au deuxième paragraphe de la page 9 de votre mémoire qu'une société a été forcée à se désister par suite de la concurrence directe et du rabais des tarifs des chemins de fer.

M. Archambault: Oui.

M. McGrath: Avez-vous des preuves selon lesquelles les chemins de fer se serviraient des camions pour...?

M. Archambault: Non, les camions n'entrent pas en ligne de compte. Il s'agit du service des chemins de fer.

M. McGrath: On n'utilise pas de camions?

M. Archambault: Non, pas à cette fin. Pour revenir à la question de l'entrée des chemins de fer dans l'industrie du camionnage, je dois dire que l'Association du camionnage du Québec et l'Association canadienne du camionnage ont engagé des poursuites judiciaires contre les chemins de fer nationaux du

[Texte]

Railways, and this case is still in court. It will probably go to the Supreme Court of Canada. We are contesting the right of the Canadian National Railways to operate trucks parallel to their railway service. Section 27 of the Canadian National Railways Act states—I am not giving you the exact wording, but the idea of it—that the railways are authorized to have trucks accessory to their railway service. So we conclude that they cannot own trucks parallel to their railway service and we have taken a lawsuit against the CNR. The Superior Court of Quebec is supposed to render their judgment, I believe, any month now. One way or the other I think this case will go to the Supreme Court of Canada.

Mr. McGrath: To sum up briefly all you are saying in effect, is that you require the same amount of subsidy from the federal government in order that you may effectively compete with the railways?

Mr. Archambault: We are not asking for subsidies; but we say that if it is given to the railways we should get it, too, in order to be able to compete.

The Chairman: It boils down to the same thing.

Mr. Archambault: Yes, of course; the same thing, but with detail.

Mr. Howe (Wellington-Grey): May I ask a supplementary question?

The Chairman: Yes, Mr. Howe.

Mr. Howe (Wellington-Grey): I understood that the truckers would get the same as the railroads.

Mr. Archambault: In the lower St. Lawrence region, as far as Quebec is concerned, and in the Maritimes, we agree. But as I said previously, history will repeat itself. When we were allowed a subsidy for feed grains—this was four of five years ago—some of our members bought trucks and started to haul grain; they were able to do so because of these subsidies. Then the railway came in with an agreed charge, lowering the rates and some of our members whom I could name, had to quit—Audet Transport in St. Anselme and Laliberté Transport in Ste. Marguerite, and so on.

[Interprétation]

Canada. L'affaire est toujours en instance. La cause ira probablement jusqu'à la Cour suprême du Canada. Nous contestons le droit du National Canadien d'exploiter un service de camionnage parallèle au service par voies ferrées. L'article 27 de la Loi sur les chemins de fer nationaux, porte—je n'ai pas le texte exact, mais c'est l'idée qui s'en détache—que les chemins de fer sont autorisés à posséder des camions comme service accessoire au réseau ferré. Nous en concluons que des compagnies de chemins de fer ne peuvent se servir de camions comme service parallèle à leur service par voie ferrée. Voilà pourquoi nous avons engagé des poursuites judiciaires contre le Canadien National. La Cour supérieure de Québec est censée rendre un jugement d'ici quelques mois. Dans un cas comme dans l'autre, je crois que la cause sera portée devant la Cour suprême du Canada.

M. McGrath: Pour résumer brièvement, vous demandez au gouvernement fédéral de vous accorder les mêmes subventions pour vous permettre de soutenir la concurrence d'une façon efficace avec les chemins de fer?

M. Archambault: Nous ne demandons pas de subventions, mais nous disons que si les chemins de fer en reçoivent, nous devrions en recevoir également pour être en mesure de concurrencer efficacement les chemins de fer.

Le président: Ça revient au même.

M. Archambault: C'est la même chose, mais à quelques détails près.

M. Howe (Wellington-Grey): Puis-je poser une autre question?

Le président: Certainement, monsieur Howe.

M. Howe (Wellington-Grey): Je comprends que les camionneurs recevraient la même chose que les chemins de fer.

M. Archambault: Dans la région du Bas Saint-Laurent et dans les Maritimes, nous sommes d'accord, mais, comme je le disais tout à l'heure, l'histoire se répète. Lorsqu'on nous a accordé un subside pour les grains de provende, il y a 4 ou 5 ans, quelques-uns de nos membres ont acheté des camions et ont commencé à transporter les céréales. Ils pouvaient le faire à cause de ces subventions. Les chemins de fer sont ensuite intervenus, avec un prix global abaissant ainsi les tarifs et quelques-uns de nos membres que je pourrais nommer, ont dû donner leur démission, Audet Transport à Saint-Anselme et Laliberté Transport à Sainte-Marguerite et autres.

[Text]

If you still allow the railway to operate with this system of agreed charge—not being obliged to have compensatory rates—the same thing will be repeated. We will get part of the subsidy but they will continue to lower the rates. And if the CNR is short, as it was last year, of \$37 million it will go and get it in Ottawa from the taxpayers, which we cannot do.

Mr. Howe (Wellington-Grey): I have one further related question. You mentioned the fact that railroads are taking business away, and you particularly mentioned motor cars. Was not the railroad able to reduce the rates on motor cars because of their improved automation in that they had these four-decker cars instead of the two-decker, and were able to carry more units? Was that not partly the reason they were able to reduce their rates?

Mr. Archambault: I am glad you have mentioned that. There is a gentleman from Oshawa, Ontario, called Frank McCallum. You may have seen his trucks, although you may not know him personally. He is the one who had the idea about 20 years ago. As you will recall, the railways used to bring cars in crates and the dealer then would have to go to the railway station and uncrate them. Frank McCallum started with double-decked trucks and he was hauling cars which were not crated.

Only about six years ago—big news!—a CNR special in the newspapers announced, with pictures and everything, that they were hauling cars uncrationed. This had been done 15 years before by the truckers.

They had done it with federal subsidies. As I say, this was done in 1954, I think, when they got this \$7 million a year for this uneconomic region between Ontario and Manitoba. That was the year they signed the agreed charge with car manufacturers and lowered the price of the truckers on all cars in the Western Provinces. You can check the figures at that time.

The Chairman: Mr. Howe, would you allow Mr. Allmand to ask a question?

Mr. Howe (Wellington-Grey): Certainly; I asked a supplementary. I got out of my turn, I think.

Mr. Allmand: Mr. Archambault, in your brief, and again in answer to Mr. Howe, you give the impression that the railways are charging non-compensatory rates. As you

[Interpretation]

Si l'on continue à autoriser les chemins de fer à avoir une exploitation basée sur un tarif convenu, sans être obligés d'avoir des taux compensatoires, la même chose se répétera. Nous obtiendrons une partie des subsides mais ils continueront à baisser les tarifs. Et si le National Canadien accuse un déficit, comme celui de l'an dernier, de 37 millions de dollars, il ira les chercher chez les contribuables ce que nous ne pouvons faire.

M. Howe (Wellington-Grey): Une autre question connexe. Vous dites que les chemins de fer ont pris la relève, en particulier pour les véhicules à moteurs. Le chemin de fer n'était-il pas capable d'abaisser le taux de transport des véhicules à moteurs, par suite de l'amélioration de l'automatisation, car ils ont maintenant des wagons à quatre étages au lieu de deux et ils peuvent ainsi transporter plus de voitures? N'est-ce pas en partie pour cette raison qu'ils ont pu réduire leur tarif?

M. Archambault: Je suis heureux que vous le mentionniez. Voici un homme d'Oshawa (Ont.) du nom de Frank McCallum. Vous avez peut-être vu ses camions, même si vous ne le connaissez pas personnellement. C'est lui qui a eu cette idée il y a 25 ans. Comme vous vous le rappellerez, les chemins de fer transportaient les voitures dans des caisses et le dépositaire devait se rendre à la gare et sortir les voitures des caisses. Frank McCallum a commencé à utiliser des camions à deux étages et à transporter des voitures sans caisse.

Il y a seulement 6 ans, grande nouvelle, un communiqué spécial du National-Canadien annonce dans les journaux avec photos et tout, qu'ils transportaient enfin des voitures sans caisse. Les camionneurs le faisaient depuis 15 ans. Ils l'ont fait avec l'aide du gouvernement fédéral. Comme je le répète, c'était en 1954, lorsqu'ils ont obtenu 7 millions de dollars par an pour cette partie non rentable entre le Manitoba et l'Ontario. C'est cette année-là qu'ils ont convenu du taux avec les fabricants de voitures et ont baissé le tarif des camionneurs sur toutes les voitures dans les provinces maritimes. Vous pouvez vérifier les chiffres de l'époque.

Le président: Monsieur Howe, permettriez-vous à monsieur Allmand de poser une question?

M. Howe: Certainement. J'ai demandé une question complémentaire. J'y reviendrai plus tard, je crois.

M. Allmand: Monsieur Archambault, dans votre mémoire et de nouveau maintenant pour répondre à monsieur Howe, vous voulez nous faire croire que les chemins de fer ont

[Texte]

know, under Section 334 of the Railway Act, which was passed in 1966 or 1967—I forget exactly when—the railways are not allowed to charge non-compensatory rates. If anybody thinks—truckers included—that a rate is non-compensatory he can challenge it and there is a thorough investigation. If you are serious in coming before this Committee and making the statement that the CNR on certain shipments are charging non-compensatory rates, you should be challenging these rates before the Canadian Transport Commission.

I could read Section 334 to you now. It is very specific about the fact that the rates have to be compensatory. Therefore, I think you should be specific in making these charges against the railways and should take them through the proper procedures in the courts.

Mr. Archambault: Not only do we want to give you the impression that the railways are charging non-compensatory rates; we are trying to prove it to you.

•1500

Mr. Allmand: Why do you not go through the proper ...

Mr. Archambault: This we have done. I could show you documents that thick. I am giving you dates and I am giving you facts. In the case of this movement from Donnacona to Groveton, New Hampshire, we laid a complaint with the Canadian Transport Commission at the time. In the case of ...

Mr. Allmand: What was the judgment?

Mr. Archambault: It is always the same story. The CNR arrive with an army of economists, and so on, and they claim they are still compensatory. But, after all where is the logic in it? How is it that by the end of the year they had lost \$37 million?

Mr. Allmand: What you are saying, Mr. Archambault, is that these rates are non-compensatory, that it has gone to the Canadian Transport Commission and they have made a judgment that they are compensatory, but despite that you still feel they are non-compensatory?

Mr. Archambault: On account of the result of the railway operations.

Mr. Allmand: I will go into that further. I believe Mr. Howe had a question.

[Interprétation]

un tarif non compensatoire. Comme vous le savez, en vertu de l'article 334 de la Loi sur les chemins de fer, adoptée en 1966 ou 1967. J'oublie vraiment quand les chemins de fer n'ont pas l'autorisation d'imposer des taux non compensatoires. Et, si l'on croit, y compris les camionneurs, qu'un taux n'est pas non plus compensatoire, il peut le contester. Et, on fait une enquête approfondie. Si vous vous présentez sérieusement devant le Comité en disant que le National-Canadien impose un tarif non compensatoire pour certaines expéditions vous devriez présenter la cause à la Commission canadienne des transports.

Je peux vous donner lecture de l'article 334. Il est bien clair que les taux doivent être compensatoires, de sorte qu'il me semble que vous devriez formuler ces accusations de façon très précise devant les tribunaux, d'après les procédures appropriées.

M. Archambault: Non seulement nous voulons donner cette impression que les chemins de fer imposent un tarif non compensatoire, mais nous cherchons à vous le prouver.

M. Allmand: Pourquoi ne le faites-vous pas dans la règle...

M. Archambault: Nous l'avons fait. Je vous dis que je pourrais vous montrer plusieurs documents, des dates et des faits. Dans le cas du déplacement de Donnacona à Groveton, N.H., nous avons présenté une plainte à la Commission canadienne des transports à ce moment-là. Pour...

M. Allmand: Quel en a été la décision?

M. Archambault: C'est toujours la même histoire. Le National-Canadien arrive avec une armée d'économistes et autres et ils prétendent que c'est encore compensatoire, mais après tout, quelle en est la logique? Comment se fait-il qu'à la fin de l'année ils ont accumulé un déficit de 37 millions de dollars?

M. Allmand: Monsieur Archambault, vous dites que ces taux ne sont pas compensatoires, que vous avez présenté la chose à la Commission canadienne des transports qui a jugé que ce n'est pas vrai, et en dépit de tout cela, vous prétendez encore qu'ils ne sont pas compensatoires?

M. Archambault: En me basant sur le résultat des activités ferroviaires.

M. Allmand: J'approfondirai la question. Je crois que monsieur Howe a une question à poser.

[Text]

Mr. Howe (Wellington-Grey): That is all.

The Chairman: Mr. Guay?

M. Guay (Lévis): Monsieur Archambault, ce matin à plusieurs reprises, j'ai entendu parler des tarifs déposés, ce qui semble vouloir dire que les compagnies de camionnage sont obligées de déposer leurs tarifs à la Régie des transports au début de l'année ou tous les six mois. J'aimerais avoir des explications à ce sujet. Qui a juridiction sur ces tarifs?

M. Archambault: Avant le renouvellement des permis, qui est annuel, la Régie des transports oblige les entreprises de camionnage à déposer leurs tarifs. Suivant la loi de la province de Québec, ces tarifs peuvent être déposés directement par l'entreprise de camionnage ou en vertu d'une entente avec un bureau de tarifs. Dans la province de Québec nous avons le Bureau des tarifs du Québec. C'est le système américain, le système de l'ICC. Entre parenthèses, je suis fier de mentionner que, au point de vue législation dans le domaine du transport routier, le Canada est très avancé, sinon le plus avancé.

La Régie voit à éviter toute discrimination. Vous ne pouvez, par exemple, transporter des boîtes de conserve entre Montréal et Québec et demander 40 cents les cent livres pour une compagnie et 35 cents pour l'autre. C'est le même prix pour tout le monde.

Autrefois, dans la province de Québec, il y avait un système de taux convenu. La Régie acceptait un système de tarifs préférentiels dans certains cas. Mais depuis l'an dernier, par ordonnance de la Régie des transports, le système de taux convenu, préférentiel ou discriminatoire, n'est plus permis par la Régie des transports.

M. Guay (Lévis): Une question supplémentaire monsieur Archambault. Les taux déposés sont-ils respectés? Que fait-on pour le faire respecter?

M. Archambault: Ils sont respectés autant qu'un signal d'arrêt au coin d'une rue. Rien n'est parfait dans ce bas-monde. Généralement, le Bureau des tarifs discipline ses propres membres, la Régie des transports a des inspecteurs qui font un travail préventif, et qui font enquête lorsqu'une plainte a été déposée à l'effet qu'un taux a été réduit illégalement.

M. Guay (Lévis): Et tous les camionneurs, même ceux qui ne font pas partie de votre association, sont obligés de déposer leurs tarifs.

[Interpretation]

M. Howe: C'est tout.

Le président: Monsieur Guay.

Mr. Guay (Levis): Mr. Archambault, this morning on several occasions I heard you mention about agreed rates which seems to imply that the trucking companies must declare their rates to the Transport Commission at the beginning of the year or every six months. I should like to have some further information on this subject. Who has jurisdiction over these rates?

Mr. Archambault: Before the renewal of licences which is on an annual basis, the Transport Commission obliges the trucking firms to declare their rates. According to the laws of the Province of Quebec, such rates can be declared directly by the trucking industry or through an agreement with a Tariff Board. In the Province of Quebec we have the Quebec Tariff Board. It is the American system, the ICC system. And by the way, I am proud to mention that with regard to road transport legislation, Canada is very much in the forefront, if not the most advanced country.

The Commission must avoid all discrimination. For instance, you cannot carry canned goods between Montreal and Quebec City and charge 40 cents per cwt. to one company and 35 cents to another. It is the same price for everyone.

In the past, in the Province of Quebec, there was the agreed rate system. The Commission agreed to preferential tariffs in certain cases. But since last year, through a ruling of the Transport Commission, the system of agreed rates, preferential or discriminatory, is no longer allowed by the Transport Commission.

Mr. Guay (Lévis): A supplementary question, Mr. Archambault. Are the declared rates respected? What is being done to have them respected?

Mr. Archambault: They are respected as much as a traffic light on a street corner. Nothing is perfect in this world. Generally, the Tariff Board disciplines its own members. The Transport Commission has inspectors who do preventive work and carry out investigations when someone complains that the rates have been reduced illegally.

Mr. Guay (Lévis): And all truckers, even those who are not in your association, are obliged to declare their rates.

[Texte]

M. Archambault: Membres de notre association ou non, ils sont obligés de déposer leurs tarifs s'ils sont détenteurs d'un permis d'exploitation de service public.

M. Guay (Lévis): Et c'est de juridiction exclusivement provinciale.

M. Archambault: Exactement.

M. Guay (Lévis): N'est-ce pas là une partie du problème que vous soulevez? En fait, il y en a qui ne respectent pas les taux, vous dites que c'est comme un arrêt, au coin d'une rue. Ne peut-on pas résumer votre problème en disant qu'il y a concurrence déloyale parce que les taux ne sont pas respectés?

M. Archambault: Le problème n'est pas chez nous. Il vient du fait que les chemins de fer reçoivent des subsides irrationnels. Vous avez le cas de Cayer Transport Ltée que j'ai soumis tout à l'heure: Alors que le coût de la vie a augmenté, qu'il a peut-être triplé ou quadruplé en douze ans, le CN réduit ses tarifs de près de 20 p. 100 pour un mouvement intra-provincial de marchandises. C'est là qu'est le problème. Et pourquoi peuvent-ils le faire? C'est parce que si, à la fin de l'année, il leur manque 29, 34, ou 40 millions de dollars, ils vont le chercher à Ottawa, c'est-à-dire par vous, de nos poches.

M. Guay (Lévis): Monsieur Archambault, une avant-dernière question. Je regarde votre mémoire qui est très bien préparé et qui nous montre le problème. Mais j'aimerais aussi que l'Association des camionneurs nous fasse des suggestions de solution à ces problèmes. Il ne semble pas y en avoir de...

M. Archambault: La suggestion, la conclusion est que, si vous donnez des subsides, donnez-en à tout le monde.

M. Guay (Lévis): Monsieur Archambault, quand vous me dites: «donnez-en à tout le monde», je dois vous dire que le bill C-207 n'a pas été créé pour aider les camionneurs, mais pour aider des régions désignées, les régions de l'Atlantique où le niveau de vie est plus bas qu'ailleurs. C'était là le but de ce bill, non pas l'aide au camionnage.

Donc, ce n'est pas une solution, je pense, de nous dire: «étendez les subventions à tout le Canada».

M. Archambault: Prenez la région du bas-Saint-Laurent. Les chemins de fer ne couvrent pas toute la région de la Gaspésie. La majorité des villes et villages ne bénéficient pas de service ferroviaire. La majorité des villes et villages ne peuvent compter que sur le transport routier, camion ou autobus. Cela

[Interprétation]

Mr. Archambault: Whether they are members of our Association or not, they must declare their rates if they have an operating permit for public service.

Mr. Guay (Lévis): And this comes exclusively under provincial jurisdiction.

Mr. Archambault: That's right.

Mr. Guay (Lévis): Is this not part of the problem which you raised? In fact, these are some who do not respect the rates. You say that it is like a traffic light on a street corner. Could not your problem be summarized by saying that there is unfair competition because the rates are not respected?

Mr. Archambault: The problem does not lie with us. It arises from the fact that the railways receive irrational subsidies. You have the case of Cayer Transport Ltd. which I submitted earlier: while the cost of living has increased and has perhaps tripled or quadrupled in 12 years, the Canadian National has reduced its rates by almost 20 per cent for intraprovincial freight transport. That is the problem. And why can they do this? Because if at the end of the year they have a deficit of \$29, \$34 or \$40 million they ask the Federal Government to compensate it. In other words, we are the ones who must pay for it.

Mr. Guay (Lévis): Mr. Archambault, a penultimate question. Your brief is very well prepared and it illustrates the problem adequately. But I would also like the Association Trucking to make suggestions to solve these problems. Your brief does not seem to contain any...

Mr. Archambault: The suggestion or conclusion is that if you give subsidies, give them to everyone.

Mr. Guay (Lévis): Mr. Archambault, when you say "give subsidies to everyone", my reply is that Bill C-207 was not drafted to aid the trucking industry, but to assist designated regions, i.e. the Atlantic region where the average standard of living is lower than elsewhere. That was the aim of this Bill. It was not to assist the trucking industry. Therefore, I don't think that it solves anything by saying: "Extend the subsidies to all of Canada".

Mr. Archambault: Take the Lower St. Lawrence region. The railways do not cover the entire Gaspé region. Most of the towns and villages do not have railway service; most of the towns and villages must count on road transport, trucks or buses only. This means that, since you are giving subsidies to the

[Text]

veut dire que, puisque vous donnez des subside aux chemins de fer nationaux, et que vous permettez les taux convenus, certaines villes ou certains villages peuvent bénéficier d'avantages tarifaires par le truchement des chemins de fer et que les autres qui ont seulement le service de camionnage ne peuvent pas avoir des tarifs réduits, parce que les camionneurs doivent opérer suivant leurs propres moyens. Et c'est là que vous créez de la discrimination, pas nécessairement entre les camionneurs et les chemins de fer mais dans le public expéditeur, le public en général. C'est la base du problème.

Mr. Guay (Lévis): En conclusion, monsieur Archambault, ne serait-il pas logique de dire qu'il faudrait tout reviser, le transport routier, comme ferroviaire, au Canada.

Mr. Archambault: Je crois qu'il y a une révision à faire à la base. Vous disiez que les chemins de fer, à l'avenir, devraient être rentables. Il faudrait vous en tenir à cela, et demander à la direction du CN comment il se fait que, malgré des millions et des millions de dollars reçus en octrois, malgré des subside statutaires en plus pour certaines choses précises, l'an dernier, le CN a réussi à perdre encore 35 millions. Quelque chose ne tourne pas rond.

Le président: Monsieur Trudel.

Mr. Trudel: Merci, monsieur le président. Avez-vous beaucoup d'expérience dans le transport, monsieur Archambault?

Mr. Archambault: Il y a trente ans que je m'occupe d'associations de camionnage. Je suis vice-président pour le Québec de l'Association canadienne du camionnage. Je participe activement à l'Union internationale des transports routiers de Genève. J'ai été invité à faire des exposés en Europe, à une quinzaine de congrès mondiaux de transport. Je ne sais pas si cela répond à votre question.

Mr. Trudel: Cela répond très bien à ma question. J'ai suivi votre exposé avec un peu d'appréhension, parce que l'image que vous venez de dessiner de la participation des gouvernements dans le domaine des transports, est plutôt noire dans mon esprit. J'aimerais avoir quelques éclaircissements. Vous parlez d'un milliard 500 millions de dollars en ce qui concerne le chiffre d'affaires des compagnies de transport. Vous parlez aussi au début de votre exposé de 550 millions de dollars de subside. Maintenant, vous pouvez me corriger si je fais erreur, je crois que pour les Maritimes, il ne s'agit pas de 550 millions de

[Interpretation]

Canadian National Railway, and since you agree to agreed charges, certain towns or villages may benefit from certain rates through the railways, while those who merely have trucking services cannot have reduced rates because truckers must operate according to their own means. And this is where you create discrimination, not necessarily between the trucking industry and the railways, but also when the public in general is concerned. This is the basis of the problem.

Mr. Guay (Lévis): In conclusion, Mr. Archambault, would it not be logical to say that both road and railway transportation in Canada should be revised.

Mr. Archambault: I think that a basic review should be made. You said that, in future, railways should be run on a profit-earning basis. You should stick to that, and ask the management of the Canadian National how is it that although millions and millions of dollars have been granted and although statutory subsidies have been granted along with certain specific privileges, the CN managed to lose another \$37 million over the past year. There is something wrong there.

The Chairman: Mr. Trudel.

Mr. Trudel: Thank you, Mr. Chairman. Do you have a great deal of experience in transportation, Mr. Archambault?

Mr. Archambault: I have been involved in the trucking associations for 30 years. I am Vice-President for the Province of Quebec of the Canadian Trucking Association. I take an active part in the Geneva International Highway Transportation Union. I have been invited to make statements in Europe at some fifteen world conferences on transport. I do not know whether that answers your question.

Mr. Trudel: That answers my question quite well. I have followed your brief with a certain amount of apprehension, because the picture you have just painted with regard to the participation of the various levels of government in the field of transportation strikes me as being rather sombre, and I would like some explanation.

You give \$1.5 billion as the turnover of the transportation companies. At the beginning of your brief you also mention \$550 million in subsidies. Now, and you may correct me if I am wrong, I think that when the Maritimes are concerned, it is not \$550 million in five

[Texte]

dollars en cinq ans, mais bien de 14 millions de dollars ce qui, en cinq ans, donnerait un chiffre beaucoup plus restreint que celui de 550 millions que vous exposez.

M. Archambault: D'abord, 1 milliard 500 millions de dollars, c'est le chiffre d'affaires de l'industrie du camionnage, tel qu'il apparaît dans le rapport officiel de la Régie des Transports; ce sont les économistes de la Régie des Transports qui ont calculé ces chiffres.

M. Trudel: Je n'ai pas d'objection.

M. Archambault: Le montant de 553 millions de dollars comprend les déficits du CNR, les octrois de toutes sortes, les octrois statutaires prévus par la Loi nationale sur les Transports. L'addition de tout cela donne la somme de 553 millions de dollars. Malheureusement, je n'ai pas tous les détails, parce que, actuellement, nous avons confié au père Bouvier, le Directeur du département d'Économie à l'Université de Sherbrooke, une étude sur l'économie des transports routiers dans le Québec, et toute notre bibliothèque a été vidée pour cette étude. Si vous insistez, je pourrai vous envoyer les détails.

M. Trudel: Non, non. Ce que je veux bien clair, monsieur Archambault, monsieur le président, c'est que ce chiffre est global et qu'il ne s'applique pas seulement aux tarifs. C'est le budget d'opérations qui comprend le transport des marchandises et des passagers, la capitalisation, le service des dettes, enfin toute l'opération globale des chemins de fer.

M. Archambault: Ces 553 millions de dollars comprennent tout ce qu'Ottawa a donné au chemin de fer en subsides directs, pour une raison ou pour une autre.

M. Trudel: Passagers et marchandises. Maintenant, l'autre question que je veux vous poser: vous avez groupé l'ensemble ferroviaire comme étant le bébé engraisé par Ottawa. Je voudrais cependant vous faire remarquer, monsieur Archambault, qu'il y a une compagnie ferroviaire au Canada, privée, celle-là, qui n'est pas subventionnée par Ottawa et qui vient en concurrence avec le système routier et le système ferroviaire de l'État.

M. Archambault: Laquelle?

M. Trudel: Le Pacifique-Canadien. J'ai vu le rapport financier du Pacifique-Canadien, mais je n'ai pas remarqué que l'État contribuait de quelque façon que ce soit aux profits ou aux pertes de cette compagnie.

[Interprétation]

years, but \$14 million which, in five years, would represent a much lower figure than the \$550 million you mentioned.

Mr. Archambault: First of all, the \$1.5 billion is the trucking industry turnover mentioned in the official report of the Canadian Transport Commission. These figures were calculated by economists of the Canadian Transport Commission.

Mr. Trudel: I have no objections.

Mr. Archambault: The amount of \$553 million includes the deficits of the CNR—all kinds of subsidies—statutory subsidies provided by the National Transportation Act. And altogether this gives a figure of \$553 million. Unfortunately, I do not have all the details because, at present, Father Bouvier, the Director of the Economics Department of the University of Sherbrooke, has been asked to make an economic survey of the highway transport industry in Quebec, and our entire library has been emptied for that purpose. If you insist, I could send you the details.

Mr. Trudel: No. But what I would like to establish clearly, Mr. Archambault, Mr. Chairman, is that this is a total figure and that it does not apply solely to the rates. It is the operating budget which covers freight and passenger transportation, capitalization, debt repayment, briefly, the overall operations of the railways.

Mr. Archambault: This sum of \$553 million includes everything that has been given to the railways by Ottawa in direct subsidies, for some reason or other.

Mr. Trudel: Passengers and freight. Now, my next question concerns the fact that you have referred to the railways as a whole as Ottawa's pampered pet. However, Mr. Archambault, I would like to point out to you that these is a private railway company in Canada which is not subsidized by Ottawa, which also competes with the trucking industry and also with the States owned railway system.

Mr. Archambault: Which one?

Mr. Trudel: The Canadian Pacific. I have seen the financial report of the Canadian Pacific, but I saw no evidence of the government having contributed in any manner whatsoever to the profits or losses of that company.

[Text]

Mr. Archambault: Je vous reporte à la page 16 du rapport financier annuel du Pacifique-Canadien.

Mr. Trudel: J'en ai pris connaissance.

Mr. Archambault: A un moment donné, on y dit:

Les revenus du chemin de fer,...

On parle du Pacifique-Canadien.

...en atteignant \$562.3 millions, ont été de \$1.6 million supérieurs à ceux de 1967.

Mr. Trudel: Oui.

Mr. Archambault:

Ils comprennent une somme de \$38.7 millions constituée...

Autrefois, dans les rapports précédents, ils appelaient cela des subsides et des octrois, aujourd'hui, ils ont choisi des mots plus élégants.

...«les indemnités normales» du gouvernement du Canada.

Alors, ils ont reçu \$38.7 millions. Une compagnie qui reçoit \$38.7 millions pour exploiter son service, qui se fait payer des millions à même l'argent des contribuables pour rémunérer ses employés, je n'appelle plus cela une entreprise privée dans le sens propre du mot.

Mr. Trudel: Si vous permettez, monsieur Archambault, au sujet de l'indemnité, vous en recevez beaucoup qui ne sont ni des octrois ni des subventions. Si vous avez un contrat avec le Pacifique-Canadien pour transporter le courrier ou donner d'autres services conjoints, c'est une indemnité que le gouvernement fédéral accorde, ce qui ne veut pas dire une subvention ou une participation à une perte ou les profits et pertes, si vous me permettez cette remarque en passant.

Maintenant, l'autre point que je veux soulever, et je reviens à votre mémoire pour être plus précis, vous faites allusion à une brasserie située sur la rue de Gaspé à Montréal. Je connais très bien cette compagnie, je suis aussi familier avec le transport par camion de la bière qui part de Montréal en direction d'autres endroits, et du Québec vers d'autres provinces. Maintenant, je tiendrais à vous faire remarquer que la raison principale pour laquelle l'usine a été transférée n'est pas précisément les taux de transport; il y en avait d'autres.

Je pense que vous êtes parfaitement au courant, en me basant sur l'expérience dont vous avez parlé, que le pourcentage du mar-

[Interpretation]

Mr. Archambault: I would refer you to page 16 of the financial report of the Canadian Pacific.

Mr. Trudel: I have read it.

Mr. Archambault: It is stated therein that:

The revenues of the railway...

Reference is made here to the Canadian Pacific.

...having reached \$562.3 million, were \$1.6 million higher than those of 1967.

Mr. Trudel: Yes.

Mr. Archambault:

They include a sum of \$38.7 million consisting of...

In preceding reports they called that subsidies and grants, and now they use more elegant words.

...“normal indemnification” from the government of Canada.

So they have received \$38.7 million. A company which has received \$38.7 million to operate its service and which received millions of dollars from the taxpayers to pay its own employees, well, I can no longer call that a private enterprise in the proper sense of the term.

Mr. Trudel: If you will allow me, Mr. Archambault, with regard to indemnity, you receive a good deal of it which is neither subsidies or grants. If you have a contract with the Canadian Pacific to carry mail or provide other joint services, this is an indemnity granted by the federal government, which is not a subsidy or a grant or participation in the profit or loss.

The other point which I would like to raise, and I refer specifically to your brief concerns the fact that you have mentioned a brewery located on Gaspé Street, in Montreal. I know this company very well. I am also familiar with the trucking of beer from Montreal to other areas, and from Quebec to other provinces. The main reason why the plant was transferred is not especially freight rates.

There are other reasons. I think that you are quite aware that—I am basing myself on the experience you have mentioned—the per-

[Texte]

ché québécois de cette maison était plutôt restreint en ce qui a trait à la production de la bière. Je ne veux pas entrer dans les détails, vous les connaissez probablement aussi bien que moi. Par contre, à l'heure actuelle, il y a des compagnies québécoises dont à peu près 100 p. 100 du transport de la bière se fait par le réseau routier, elles ne se servent pas du tout des réseaux ferroviaires et leur concurrence est très forte. Les compagnies québécoises font, et je peux être corrigé encore une fois, parce que vous avez beaucoup d'expérience dans ce domaine, 100 p. 100 de leur transport par la route et sont très concurrentielles. Elles n'ont jamais recours aux chemins de fer et expédient non seulement dans le Québec, mais aussi en dehors du Québec, au moyen de flottes de camions qui appartiennent, je l'imagine, à des compagnies qui font partie de votre Association, même si je ne me suis pas informé afin d'en connaître les propriétaires. C'est une remarque que je tenais à faire, car je connais cette firme, et je sais, je le répète encore une fois, que le pourcentage de marché ou de production était en perte de puissance et cela n'avait rien à faire à ce moment-là avec le transport ou les tarifs qui leur étaient demandés.

M. Archambault: Bien, je ne sais pas, monsieur. C'est pour cela que j'ai fait allusion aux transcriptions des témoignages rendus devant la Régie des transports dans la cause de Husband. Mais si vous vous y reportez, vous allez vous rendre compte que si la brasserie en question n'avait pas eu l'assurance qu'en déménageant à Toronto elle pourrait réexpédier à Montréal avantageusement bénéficiant d'un taux ferroviaire réduit, probablement que cette brasserie-là ne se serait jamais déplacée et que les 400 employés qui ont été mis à pied travailleraient encore sur la rue Beaumont aujourd'hui.

M. Trudel: Je ne veux pas encore entrer dans les détails, mais je pense bien que cela ne règlera pas la question du transport. Il y a d'autres questions connexes touchant les employés, car on en a gardé un certain nombre.

Maintenant, voici, vous parlez de plusieurs choses, entre autres déplacer les industries. Mais je voudrais vous demander ceci: au sujet du pourcentage de l'augmentation du transport par camion, avez-vous une idée de ce qui pourrait se produire au point de vue d'augmenter, en termes de tonnage, le transport en général, je parle de l'ensemble. Avez-vous subi une perte de puissance ou une augmentation de votre part du marché?

[Interprétation]

centage of the Quebec market held by this brewery was rather restricted with regard to the production of beer. I will not go into details here. You know then just as well as I do. On the other hand, at the present time, there are Quebec companies which transport beer almost one hundred per cent by road. They do not use the railways at all and compete very well.

The Quebec companies—you may correct me if I am wrong, since you have a lot of experience in this field—carry 100 per cent of their products by road and they are highly competitive. They never use the railway and they ship not only within Quebec but also outside of Quebec, by means of fleets of trucks, which belong, I imagine to companies which are members of your Association, although I did not inquire to find out who the owners are. This is a remark which I wanted to make because I know this company, and I know, and I want to mention it again, that their percentage of the market or their production was sagging and this had nothing to do with the transportation or the rates which they had to pay.

Mr. Archambault: Well, I do not know about that. And that is why I referred to the evidence given before the Transport Commission in the Husband case. But if you consult the evidence you will note that if the brewery had not been assured that by moving to Toronto it would be able to re-ship to Montreal on a profitable basis thanks to a reduced railway rate, this brewery would probably never have moved and the 400 employees who were laid off would still be working on Beaumont Street today.

Mr. Trudel: I do not wish to discuss the details, but I do think that that will settle the question of transport. These are other related questions with regard to employees, because some of them were retained.

You mentioned several things, among others, the displacing of industries. I wanted to ask you, with regard to the increase of the percentage of transportation by trucks, whether you have any idea as to what could happen from the viewpoint of increasing, on the whole, general transportation in terms of tonnage. Have you had a decrease or an increase in your participation in the market?

[Text]

M. Archambault: Le transport par camion continue à augmenter d'année en année, c'est évident. Je n'ai pas les chiffres exacts devant moi, mais je sais que, pour les avoir déjà lus dans différents rapports, c'est un fait acquis. Le transport par camion vers les années 1952-1955 jusqu'en 1960-1962 a monté en flèche et soudainement, il y a eu une certaine stabilité. Par exemple, vous allez voir, dans le dernier rapport de la Régie des transports auquel je fais allusion ici, il y avait 23,761 camions de service public; je pense que l'année précédente, ils se chiffraient à environ 22,500. La montée en flèche a cessé à un moment donné.

M. Trudel: Mais il y a aussi, et il faut le dire en toute justice, je crois, monsieur Archambault, que même à ce moment-là, vous avez eu un changement de capacité physique de chaque unité; chaque unité de transport au cours de la période que vous mentionnez, soit de 1952 à 1969, a certainement augmenté, au point de vue de tonnage. Vous avez des camions qui ont obtenu des augmentations de 40, 50, vous en avez jusqu'à 400 p. 100 des capacités de transport par unité de camionnage.

M. Archambault: Augmentations de 400 au point de vue de volume?

M. Trudel: Au point de vue de volume, de cubage et puis de pesanteur dans certaines lignes.

M. Archambault: Je regrette, je m'inscris en faux. Actuellement, la Loi régissant la pesanteur dans la province de Québec, pour un camion semi-remorque, 5 essieux, permet 74,000 livres, il y a 4 ans, c'était 70,000 livres. Alors, 2 tonnes de plus ce n'est pas 400 p. 100 d'augmentation de volume et de rentabilité.

M. Trudel: Vous parliez de 1952 à 1969, tout à l'heure, c'est pourquoi je vous dis cela. Il y a certaines formes de transport qui ont été changées, ainsi, aujourd'hui, vous avez deux remorques, ce qui n'était pas toléré alors. Mais je ne veux pas commencer une discussion à ce sujet-là.

Maintenant, toujours dans votre mémoire, vous faites allusion très clairement à deux firmes, à savoir, Nadeau Transport et Cayer Transport, je crois.

M. Archambault: Oui.

M. Trudel: Avez-vous les réponses de la Commission des transports dans ces deux cas-là?

M. Archambault: Dans le cas de Cayer Transport, M. Cayer lui-même est ici, il pour-

[Interpretation]

Mr. Archambault: Transportation by truck continues to increase year by year. This is clear. I do not have the exact figures before me, but I know them because I have seen them before in various reports, and I know that his increase is a fact. From about 1952-1955 up to 1960-1962, transportation by truck suddenly stabilized itself. For instance, you will see in the last report of the Transport Commission which I am referring here, that there were 23,761 public service trucks. During the previous year, I believe that there were about 22,500. The soaring increase levelled off at a given point.

Mr. Trudel: In all fairness, Mr. Archambault, we should say that even at that point you have had a change in the physical capacity of each unit in the period which you mentioned, from 1952 to 1969, each transportation unit has certainly increased from the viewpoint of tonnage. There are trucks which increased their unit capacity by 40, 50 and even 400 per cent.

Mr. Archambault: You mean increase of 400 per cent in volume?

Mr. Trudel: From the viewpoint of volume, cubic content and weight in certain makes.

Mr. Archambault: I am sorry, I object. At the present time, the Quebec Act dealing with the weight for a semitrailer with five axles allows 74,000 pounds. Four years ago, it was 70,000 pounds. That is two tons more, therefore, this is not an increase of 400 per cent in volume and profit-earning.

Mr. Trudel: You mentioned 1952 to 1969. That is why I am mentioning this. Some kinds of transportation have been changed, hence today we have two trailers, and this was not allowed at that time. But I do not wish to begin discussing that subject.

Now, in your brief, you clearly refer to two companies, Nadeau Transport and Cayer transport?

Mr. Archambault: Yes.

Mr. Trudel: Do you have the replies of the Transport Commission in those two cases?

Mr. Archambault: In the case of Cayer Transport, Mr. Cayer is here himself. He

[Texte]

rait peut-être vous donner la réponse s'il veut me la transmettre par l'intermédiaire de M. Roméo Blouin. Pourriez-vous écrire la réponse et me la transmettre s'il vous plaît?

Dans le cas de Nadeau Transport, c'est notre Association, conjointement avec l'Association canadienne du camionnage, qui a présenté à la Commission, au *Board of Transport Commissioners* dans le temps, le texte d'une requête dont vous avez une partie ici. Et la décision a été un peu vague, à savoir que la Commission ne voyait pas en quoi il y avait eu un taux établi qui n'était pas rentable. Ça se résume à cela.

M. Trudel: Mais, avez-vous en votre possession, et cela répond partiellement à ma question, avez-vous la correspondance ou copie de la correspondance, car, en somme, c'est vous qui avez fait la demande.

M. Archambault: C'est nous qui avons porté plainte et c'est l'Association canadienne du camionnage à Ottawa qui l'a déposée, la réponse est entre ses mains. Si vous tenez à avoir la réponse officielle, nous pourrions vous en faire parvenir une copie.

M. Trudel: Si c'était possible. Je crois que dans un cas, une des demandes, dont vous parlez, a été retirée, quant à l'autre, une réponse officielle a été donnée. Je crois que cela compléterait notre documentation si nous pouvions avoir les réponses officielles.

M. Archambault: Je l'enverrai à votre président, monsieur Lessard.

M. Trudel: Je l'apprécierais grandement. J'aurais d'autres questions, monsieur le président, mais à ce moment-ci, je vais passer mon tour à d'autres membres. Je vous remercie.

The Chairman: Mr. Allmand.

Mr. Allmand: Mr. Archambault, in your presentation you state that federal government subsidies to the railways are unfair with respect to the truckers, but you do not specify which subsidies under which statutes. Now, you know, there are many types of subsidies and they are given for special movements, for special parts of the country and for special reasons. The Maritime Freight Rates Act is to assist the movement of freight from the Maritimes into Central Canada and now we have included the truckers in that. The Crows Nest Pass rates are to assist the shipment of wheat and flour from the West. You also have the other specific subsidies. So rather than be general as you have been I would like you to refer to the statutes and the specific subsidies.

[Interprétation]

might perhaps give you the answer through Mr. Roméo Blouin. Could you write me the answer and send it to me, please?

In the case of Nadeau Transport, it is our association, jointly with the Canadian Trucking Association, which presented to the former Board of Transport Commissioners the text of a petition of which you have part here. And the ruling was a little vague in that the Commission did not see how there could have been an agreed rate which was not profitable. That is what it boils down to.

Mr. Trudel: But do you have the correspondence of a copy thereof in your possession,—this replies my question in part—because it was you who made the petition.

Mr. Archambault: It is we who made the complaint, and the reply is in its hands. If Association, in Ottawa, which lodged the complaint and it is the Canadian Trucking you want to know the official reply, we could send you a copy.

Mr. Trudel: If possible, yes, because I think that in one case, one of the applications which you mentioned was withdrawn, and in the other case, there was an official reply. I think that this would complete our documentation if we could have the official replies.

Mr. Archambault: I shall send it to your Chairman, Mr. Lessard.

Mr. Trudel: I would appreciate this very much. I have other questions, Mr. Chairman, but I shall let someone else have a turn. Thank you.

Le président: Monsieur Allmand.

M. Allmand: Monsieur Archambault, dans votre mémoire, vous dites que les subventions du gouvernement fédéral aux chemins de fer ne font pas justice aux camionneurs, mais vous ne précisez pas quelles subventions et en vertu de quelles dispositions. Vous savez qu'il y a bien des genres de subventions qui sont versées pour certains transports de marchandises, certaines régions du pays ou pour d'autres raisons. La Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces maritimes a été promulguée pour aider le transport des marchandises des Maritimes vers le Canada central et les camionneurs en bénéficient aussi. Le tarif du Pas du Nid-de-Corbeaux a été instauré afin de faciliter le transport de blé et de farine de l'Ouest. Il y a aussi d'autres subventions. Au lieu d'être général comme vous l'avez été, je voudrais

[Text]

It is true that before the passage of the National Transportation Act in February, 1967, there was a freeze on freight rates pending the passage of that law, but since it has been passed the policy now is that all lines and all movements must be compensatory and if anybody feels that a rate or a tariff is not compensatory they can challenge it before the Canadian Transport Commission and there is a judgment on that.

In the meanwhile if you decide to phase out, the decision is made in the Act to phase out the general subsidies that resulted from the freeze prior to the passage of the National Transportation Act, and these are supposed to be completely phased out during the seventies which is in the next five or six years. Therefore, the only subsidies that would be left that you might complain of is a situation where there is a noncompensatory rate, let us say, and the Canadian Transportation Commission, or the government in its policy, obliges the railway to carry on, let us say, a particular line of railway in the public interest. But that is a particular line where the railway is losing money but despite the loss of money they ask it to carry on because it is in the public interest of Canada to do so.

Mr. McGrath: Like the Newfie Bullet.

Mr. Allmand: Not like the Newfie Bullet. They could have done it with the Newfie Bullet but they decided that it was not in the public interest to continue. But the point is that you must make specific what kind of subsidy you feel is unfair. Within the Province of Quebec. I do not know of any specific subsidy that the railways have that would make unfair their competition with you.

Mr. Archambault: Well, one of the subsidies we think is unfair is the \$20 million a year.

Mr. Allmand: What \$20 million a year?

Mr. Archambault: The \$20 million you gave the railways for wages when you avoided the strike—I think it was two years ago. Parliament was called and you voted \$20 million to the railways to prevent a strike. That is one of the subsidies that we do say is unfair. In the trucking industry we have to face the union, and the union that we have to face is the International Brotherhood of Teamsters. We have to give increases and when we give

[Interpretation]

que vous vous basiez sur les lois et les différentes subventions en particulier.

Il est vrai qu'avant l'adoption de la Loi nationale sur les transports en 1967, il y a eu un gel du tarif des transports en attendant l'adoption de la loi, mais depuis son adoption, la ligne de conduite est la suivante: toutes les lignes et tous les déplacements doivent être compensatoires et si quelqu'un estime qu'un taux ou un tarif n'est pas compensatoire, ils peuvent le contester auprès de la Commission canadienne des Transports qui a le droit de statuer.

Entretiens, si la loi prévoit qu'on diminue progressivement les subventions générales qui ont résulté du gel effectué avant l'adoption de la Loi nationale sur les transports et toutes ces subventions vont être complètement supprimées d'ici 1970, soit pendant les cinq ou six prochaines années, de sorte que les seules subventions qui resteront en vigueur et dont vous pourriez vous plaindre sont celles qui sont accordées quand le taux de transport n'est pas compensatoire. Disons que la Commission canadienne des transports ou le gouvernement oblige les chemins de fer à assurer le transport dans une région donnée dans l'intérêt public; mais il s'agirait là d'une ligne particulière, où le chemin de fer fonctionne à perte; cependant, en dépit de ce déficit, la Commission ou le gouvernement l'exige, parce que c'est dans l'intérêt public.

M. McGrath: Comme le Newfie Bullet?

M. Allmand: Non. On aurait pu faire la même chose avec ce train, mais ils ont décidé que ce n'était pas dans l'intérêt public de continuer. Mais il faut en fait préciser quelles subventions vous trouvez injustes. Dans la province de Québec, il n'y a à ma connaissance aucune subvention accordée aux chemins de fer qui rende la concurrence déloyale avec vous.

M. Archambault: L'une des subventions qui d'après nous est injuste, c'est celle de 20 millions de dollars par année que vous donnez aux chemins de fer.

M. Allmand: Quels 20 millions de dollars par an?

M. Archambault: Ceux que vous avez donnés en salaires lorsque vous avez fait avorter la grève, il y a deux ans, je crois. Le parlement s'est réuni et a voté 20 millions de dollars aux chemins de fer pour empêcher la grève. D'après nous une telle subvention est injuste. Dans l'industrie du camionnage, nous devons répondre devant nos syndicats et le nôtre est l'Association internationale des camionneurs. Nous devons donner des aug-

[Texte]

increases in wages or better working conditions to our employees we do not go to Ottawa to ask for money because we know we will never get it, but the railways are receiving it.

Mr. Allmand: I will have to relook at that statute again. I know that the strike was settled but I doubt if the \$20 million was given directly.

Mr. Archambault: Will you please verify it, sir?

Mr. Allmand: Yes. For our own requirements, I think it is good that you give us specific instances like you have mentioned.

Mr. Archambault: Besides this specific instance that I mentioned of subsidizing the wages of the railway employees, there is the fact that the CNR is losing money from year to year and the amount of deficit is increasing all the time. We are giving you a few facts to the effect that they are reducing their rates so there must be something wrong somewhere.

Mr. Allmand: Mr. Archambault, that deficit each year is just a book entry. There is no money paid to the CNR for that at all by the government.

An hon. Member: Oh, come on!

Mr. Archambault: Please, sir?

Mr. Allmand: I make that statement and I will back that up.

Mr. Archambault: Well, you had better verify it.

Mr. Allmand: I will verify it.

Mr. Archambault: Where do they get the money from?

Mr. Allmand: The deficit is a book entry.

An hon. Member: Oh, come on!

Mr. Archambault: Well, sir, please verify.

Mr. Allmand: We will do that, too. Now you mentioned, too...

Mr. McGrath: Well, verify it now.

The Chairman: Order, please.

Mr. Allmand: You have mentioned two cases, Mr. Archambault, and when we return to Ottawa we will check them and I must say that if you have a good case we will certainly give it full consideration. But I think really to

[Interprétation]

mentations à nos camionneurs. Et lorsque nous devons améliorer les conditions de nos employés, nous ne nous adressons pas à Ottawa évidemment, comme font les chemins de fer.

M. Allmand: Il faudrait que je réexamine la Loi. Je sais que la grève a été réglée, mais je doute que ces 20 millions aient été donnés directement.

M. Archambault: Voudriez-vous vérifier cela?

M. Allmand: Oui. C'est peut-être bon que vous nous donniez un cas précis comme celui-là.

M. Archambault: En plus de ce cas précis, cette question de la subvention des salaires des employés du chemin de fer, il faut prendre en considération le fait que le National-Canadien fait un déficit de plus en plus grand chaque année. Cependant, comme nous vous l'avons dit, ils réduisent leur tarif; il doit donc y avoir quelque chose qui ne va pas quelque part.

M. Allmand: Monsieur Archambault, ce déficit annuel n'est qu'une inscription au livre. Le gouvernement ne verse aucun argent au C.N.

Une voix: Allons donc!

M. Archambault: S'il vous plaît, monsieur.

M. Allmand: Je soutiendrai ce que j'ai dit.

M. Archambault: Vous feriez bien de vérifier.

M. Allmand: Je le ferai.

M. Archambault: D'où provient l'argent, alors?

M. Allmand: Le déficit n'est qu'une inscription au livre.

Une voix: Allons donc!

M. Archambault: Voudriez-vous vérifier, monsieur.

M. Allmand: Oui, nous le ferons.

M. McGrath: Eh bien, vérifiez!

Le président: A l'ordre s'il vous plaît.

M. Allmand: Vous avez mentionné deux cas, monsieur Archambault, et à notre retour à Ottawa, nous les examinerons à fond et si vous avez raison, nous réexaminerons certainement la question. Mais pour vous aider, il

[Text]

help your case we have to have these specific instances and if you are not ready to give them to us today perhaps you could send them to us by mail.

Mr. Archambault: Well, the instances...

Mr. Allmand: You have mentioned two specific ones.

Mr. Archambault: Yes, and I am mentioning to you the constant reduction of rates, especially by the CNR. As soon as they see the trucking industry hauling a volume of freight which is interesting they come along and they reduce the rate.

Mr. Allmand: That rate has to be compensatory.

Mr. Archambault: That is what they say but the fact is that it is not compensatory since they are losing millions of dollars every year.

Mr. Allmand: Are you saying that the Canadian Transport Commission, when they say these rates are compensatory, are not making a good decision?

Mr. Archambault: I have the impression that it is not well checked, on account of the conclusion of the financial statement of the CNR from year to year.

Mr. Allmand: So what, in fact, you are saying is that the Canadian Transport Commission is not doing a good job in making judgments on these complaints. These differences that there are all the time. On behalf of our association I have been making representations to the Canadian Trucking Association in Ottawa for about 15 years about these dividends and it is always turned around; there will be no more subsidies for the railways, there will be no more deficits paid by the taxpayer, and all the time the deficit is higher and the taxpayer is paying more and more. But you are confusing two or three things here. When you complain to the Canadian Transport Commission that the CNR has lowered its rate below a compensatory rate and the Commission says, "No, this is a compensatory rate", that is not a subsidy.

Mr. Archambault: All right, let us be logical about all this. So, it is always a compensatory rate...

Mr. Allmand: Not always, it depends on how it is used.

[Interpretation]

faut avoir des exemples précis. Si vous ne les avez pas aujourd'hui, vous pourrez nous les envoyer par la poste.

M. Archambault: Eh bien, les cas...

M. Allmand: Vous avez mentionné deux cas précis.

M. Archambault: Oui, je vous parle de cette réduction constante des taux du National-Canadien surtout. Dès que le National-Canadien s'aperçoit que le camionnage a un certain volume de transport, il intervient et réduit le tarif.

M. Allmand: Oui, mais ce taux est compensatoire.

M. Archambault: C'est ce qu'ils prétendent, mais le fait est que ce n'est pas compensatoire, car la compagnie perd des millions de dollars par année.

M. Allmand: Voulez-vous dire que quand la Commission canadienne des transports dit que les taux sont compensatoires, elle ne prend pas une bonne décision?

M. Archambault: J'ai l'impression que cela n'a pas été bien vérifié, compte tenu du bilan annuel du National-Canadien.

M. Allmand: En fait, vous dites que les décisions de la Commission nationale à ce sujet ne sont pas prises à bon escient. Je dis qu'elle pourrait faire un meilleur travail pour éviter ses déficits permanents. J'ai formulé des représentations à Ottawa par notre Association auprès de la Canadian Trucking Association depuis 15 ans à propos de ces dividendes mais on a toujours évité la question. Il n'y aura plus de subventions aux chemins de fer. Il n'y aura plus de déficit à la charge du contribuable et cependant le déficit est plus élevé et le contribuable est taxé de plus en plus. Mais vous confondez ici deux ou trois choses. Lorsque vous vous plaignez auprès de la Commission des transports du Canada que le National-Canadien a baissé ses taux au-delà du taux compensatoire et que la Commission des Transports dit: «Non, c'est un taux compensatoire.» Ceci ne constitue plus une subvention.

M. Archambault: Très bien. Soyons logiques. Ainsi, c'est toujours un taux compensatoire...

M. Allmand: Pas toujours. Ça dépend de l'utilisation.

[Texte]

Mr. Archambault: If it is a compensatory rate that the railways are charging, how is it that the CNR is losing \$37 million a year?

Mr. Allmand: But they are phasing this out.

Mr. Archambault: No, that is aside from the statutory subsidies that you are giving by virtue of Bill C-231.

Mr. Allmand: We will look into your brief when we get back to Ottawa. We will call some witnesses from the CNR.

Mr. Archambault: That is a good idea. If you will allow me, I have another very typical example here.

The Chairman: Order, please. I think we have gone far enough in this debate. Mr. Pringle will be the next questioner.

Mr. Pringle: I will be very brief, Mr. Chairman. I would like to refer, if I may, to Part III of the National Transportation Act. This is the Transport and Communications Committee and trucking is transport as well as railroading, and at the present time the act or the regulations or the ground rules, whatever you wish to call them, are being administered in ten different ways by ten different provinces. I wonder if it would not be of great assistance if more federal control could come into the Act with regard to trucking and why the trucking industry is not pressing harder and endeavouring to persuade the Cabinet to enact Part III of the National Transportation Act.

The Chairman: Mr. Archambault, if you will allow me to interrupt.

Il me fait plaisir de saluer l'arrivée du Sénateur Vaillancourt. Nous sommes très flattés de l'accueillir parmi nous cet après-midi.

Mr. Archambault: I have mentioned that the evolution of road transportation in the Province of Quebec, and also elsewhere in Canada, was brought about without subsidies and through provincial legislation. As I said before, in Quebec we are very proud of our participation in the trucking industry. Trucking in Quebec is more vital to the people because, as we have mentioned, we have 40 per cent of the Canadian population but we only have 11 per cent of the railway line. Why should we exchange this system of great control that we have, and the legislation that we have, for practically unknown legislation from Ottawa.

[Interprétation]

Mr. Archambault: S'il s'agit d'un taux compensatoire, comment se fait-il que le National-Canadien perd 37 millions de dollars par année?

Mr. Allmand: Mais ils régularisent cette situation actuellement.

Mr. Archambault: Non, ceci c'est en plus des subventions statutaires que vous versez en vertu de la loi C-231.

Mr. Allmand: Nous réexaminerons votre mémoire à notre retour à Ottawa et nous convoquerons des témoins du National Canadien.

Mr. Archambault: Excellente idée. Me permettez-vous de citer un exemple bien typique.

Le président: A l'ordre! Je crois que nous sommes allés assez loin dans ce sens. M. Pringle sera le prochain témoin.

M. Pringle: Je serai très bref. Je voudrais simplement revenir à la partie 3 de la Loi nationale sur les transports. Il s'agit ici du Comité des Transports et des communications et le camionnage fait autant partie des transports que les chemins de fer et en même temps les règlements internes ou les lois sont administrés de différentes façons par dix provinces différentes. Je me demande s'il ne serait pas plus utile qu'un contrôle fédéral plus ferme soit prévu dans la Loi dans le domaine du camionnage. Et je me demande pourquoi l'industrie du camionnage n'insiste pas plus pour persuader le Cabinet de mettre en application la partie 3 de la Loi nationale sur les transports.

Le président: M. Archambault, permettez-moi d'interrompre un instant...

I am very happy to welcome Senator Vaillancourt, and we are very honoured by his presence.

M. Archambault: En mentionnant cette évolution de l'industrie du camionnage dans le Québec et dans le reste du Canada, je disais que cette évolution s'est faite sans subsides et par l'application des lois provinciales. Je le répète. Au Québec nous sommes très fiers de notre participation dans l'industrie du camionnage. Le camionnage au Québec est beaucoup plus essentiel pour notre population car, comme nous l'avons dit, nous avons 30 p. 100 de la population canadienne mais seulement 11 p. 100 des lignes ferroviaires du Canada. Pourquoi devrions-nous changer le système de contrôle et des lois que nous avons pour une loi qui nous est pratiquement incon-

[Text]

As far as the Trucking Association of Quebec is concerned, we are opposed to federal control of trucking through this federal law, Part III of Bill C-231, in its present form. We are in favour of having uniform legislation throughout Canada, perhaps adopted by Ottawa but administered by the provinces. There is also another reason. We do not want Ottawa to be the owner of the largest railway in the world and at the same time act as our legislator and competitor. I do not know if this answers your question.

Mr. Pringle: Yes, that answers my question to a degree. It alarms me a little. Do you then feel, Mr. Archambault, that with the railways being administered by the federal government across Canada, that you would be in a viable a position by having ten different provinces administering the trucking industry?

Mr. Archambault: As you are probably aware, an organization was formed seven or eight years ago of the motor transport authorities and it is composed of all the provincial transportation board officers of the different provinces of Canada. They are working to achieve uniform legislation throughout Canada on road transportation and it is administered by the provinces. For instance, with respect to applications to obtain a permit to operate a trucking line, instead of having two or three hearings in every province there would be joint hearings, and they also have a program to keep the provincial legislation uniform on road transportation.

Mr. Pringle: There are several other points I would like to make but I will not press it further at this time. I feel that is pretty important, though.

Mr. Skoberg: Mr. Chairman and gentlemen, the statement has been made that 30 per cent of the population of Canada is in the Province of Quebec and only 11 per cent of the railways are located here, and I am sure it is to the advantage of the trucking association to have this situation exist. It is the other way in other provinces and I am sure if they were before us that their position would be just the reverse of the position you have taken. However, I am also sure that having 30 per cent of the population and the railway service to the City of Montreal alone more or less makes up the differential. I am sure you will agree with that. In the Province of Quebec do you have two different types of licenses, one for public service vehicles and another for commercial vehicles?

[Interpretation]

nue en provenance d'Ottawa? En autant que l'Association du camionnage québécois est concernée, nous nous opposons à la main-mise fédérale sur l'industrie du camionnage au moyen de cette Loi fédérale (partie 3 du Bill C-231) sous sa forme actuelle. Nous serions en faveur d'une loi uniforme pour le camionnage au Canada, peut-être adoptée par Ottawa, mais administrée par les provinces. Il y a aussi une autre raison, nous ne voulons pas qu'Ottawa, étant le propriétaire du chemin de fer le plus grand du monde, soit en même temps notre législateur et notre concurrent. Je pense avoir répondu à votre question.

M. Pringle: Oui, ceci est une réponse dans une certaine mesure, mais qui m'inquiète aussi. Monsieur Archambault, est-ce que vous estimez étant donné que les Chemins de fer sont administrés par le gouvernement fédéral dans tout le pays, que votre position serait tenable si vous avez dix provinces différentes qui légifèrent l'industrie du camionnage?

M. Archambault: Comme vous le savez une organisation a été formée il y a sept ou huit ans, elle se compose de tous les fonctionnaires des différentes régies des transports des provinces du Canada. Ils travaillent à l'uniformisation des lois et règlements du Canada concernant l'industrie du camionnage tout en laissant l'administration aux provinces. Par exemple, au sujet des demandes de permis d'exploitation pour le camionnage, au lieu d'avoir deux ou trois audiences dans une province ou l'autre, il y aurait des audiences collectives. Ils ont aussi un programme pour uniformiser les lois provinciales relatives au transport routier.

M. Pringle: J'ai plusieurs autres questions à poser, mais je m'en abstiendrai maintenant. Je pense cependant que c'est très important.

M. Skoberg: Monsieur le président, Messieurs, à propos de ces 30 p. 100 de la population canadienne dans la province de Québec et des 11 p. 100 de lignes ferroviaires qu'elle possède, ceci c'est vraiment à l'avantage de l'Association du camionnage. C'est le contraire dans les autres provinces et la situation du camionnage y est à l'inverse de celle qui existe chez vous. Par exemple, cette situation à Montréal même renverse la vapeur à votre avantage. Dans le Québec, avez-vous deux genres de permis différents un pour les véhicules de transport public et un pour les véhicules commerciaux?

[Texte]

Mr. Archambault: You have the same thing all over Canada. In Ontario it is called the motor vehicle act and they have P.C.V. licences, public commercial vehicle, and you also have the same thing in Manitoba and Alberta. Those people who want to engage in "for hire" transportation have to have a special permit. They have to conform to certain standards and they are obliged to give a regular service on a precise route, and so on and so forth. These are what we call common carriers.

Mr. Skoberg: What I am really trying to get at is how many of your commercial "for hire" trucks qualify under the new act and, if you are aware of this, how many have made application for the subsidy that is now provided? Do you have these figures available?

Mr. Archambault: No. Mr. Blouin, the general secretary of our association is here. We distributed about 100 applications to our members in that region for them to apply, but we do not have the...

Mr. Skoberg: You do not have those figures available. I was a little disturbed to hear you say that you thought that possibly the railways were really displacing industry. I am sure that you and I would agree that it takes both the railways and the trucking industry cooperating together, in the designated areas in particular, to provide the type of transportation that is necessary. Do you not agree with that?

Mr. Archambault: But, sir, I am not the only one who says that. Mr. Blanchette...

Mr. Skoberg: I am not asking what he said, I am asking what you say.

Mr. Archambault: I am convinced that they have done it. I was doubly convinced when I saw this article in *Newsweek* of the 12th of April. Mr. Blanchette said that the railways open up this country and largely determine where and how cities will grow.

Mr. Skoberg: Do you agree that it takes the joint cooperation of both motor transportation and railway operation to benefit the community? I do not think it is quite fair to play one against the other before this Committee.

Mr. Archambault: No.

Mr. Skoberg: If I am correct in my assumption. I am sure you agree.

Mr. Archambault: I do not want you gentlemen to be under a false impression. We want

[Interprétation]

M. Archambault: Vous avez la même chose dans le Canada tout entier. Dans l'Ontario vous l'appellez «The Ontario Motor Vehicle Act». Et ils ont des permis P.C.V. pour les «Public Commercial Vehicles». Vous avez aussi la même chose au Manitoba, en Alberta. Ceux qui veulent faire des transports de louage, doivent avoir un permis spécial, ils doivent se conformer à certaines prescriptions. Ils sont obligés de donner un service régulier sur une route précise. Ce sont ce qu'on appelle les «common carriers».

M. Skoberg: Mais la question que je pose en fait, est celle-ci: quel est le nombre de camions de louage qui répondent aux exigences de la nouvelle Loi et combien peuvent obtenir les subsides que vous mentionnez? Est-ce que vous avez ces chiffres?

M. Archambault: Non. Je pourrais les avoir. Je pourrais demander à notre secrétaire. C'est M. Blouin, secrétaire général de notre association. Nous avons distribué environ 100 questionnaires aux camionneurs de cette région pour leur demander de faire une demande mais nous n'avons pas le...

M. Skoberg: Vous n'avez pas ces données disponibles. Ce qui m'alarme un peu c'est que vous pensez que les chemins de fer entraînent le déplacement des industries. Vous et moi sommes d'accord pour reconnaître qu'il faut pourtant les deux les chemins de fer et le camionnage pour développer une région, et, en particulier, pour fournir le type de transport qui est nécessaire. N'êtes-vous pas d'accord avec moi.

M. Archambault: Mais Monsieur je ne suis pas le seul à le dire. Monsieur Blanchette...

M. Skoberg: Je ne vous demande pas ce qu'il a dit mais ce que vous avez dit.

M. Archambault: Je suis convaincu que c'est ce qu'il faut. J'ai relevé cet article dans le *Newsweek* du 12 avril: M. Blanchette dit: «Les Chemins de fer ont ouvert le pays et ce sont eux qui déterminent en grande partie la situation et la croissance des villes».

M. Skoberg: Vous convenez que le camionnage, et les chemins de fer peuvent contribuer au développement du pays et qu'il ne faut pas que ce soit une guerre ouverte entre eux devant ce Comité.

M. Archambault: Oui.

M. Skoberg: J'en étais sûr.

M. Archambault: Je ne veux pas que vous ayez une fausse impression. Messieurs nous

[Text]

to collaborate with the railways, we want to collaborate with all means of transport, but we want to collaborate on equal ground.

Mr. Skoberg: With respect to the statement of your trucking association, and their thoughts, do you believe that there should not be any subsidy paid to any form of transportation anywhere in Canada?

Mr. Archambault: That would be the ideal.

Mr. Skoberg: This would be your...

Mr. Archambault: As in the States. The policy of the Trucking Association of Quebec is based on the policy of the American Trucking Association, which is based on the ICC regulations of Washington. These principles are also the ones adopted by the International Road Transport Union of Geneva, to which we belong.

Mr. Skoberg: Once again, sir, if I may, I wonder if you would agree with me that it is these damnable bonds that the CNR has had hanging over its head from a long way back that makes a deficit such as the one that now shows on the financial report? These are bonds that are still in existence which should not be there.

Mr. Archambault: The CNR has been recapitalized twice up to now. I recall the last time, I think it was in 1952 or 1953, when Mr. Donald Gordon, president of the CNR, said—I am just giving you these figures from memory, I am not very sure of this, but about a \$600 million debt of the CNR was wiped out—that from now on we are going to be private.

The Chairman: I doubt very much if this is relevant to what we are discussing here today.

Mr. Skoberg: Mr. Chairman, on a point of order, if I may, I am sure you will agree that these statements have been made. We referred to the deficit of the Canadian National and I think...

The Chairman: May I point out that I do not think we should talk about this in the first place. Perhaps I was wrong in allowing the question to be put.

Mr. Skoberg: Mr. Chairman, there is one other point I was wondering about. Does the witness believe that the Trucking Association pays their fair share of the cost of the construction of highways in the province and throughout Canada in relation to what they are charged for license fees?

[Interpretation]

voulons collaborer avec les représentants de tous les moyens de transport, avec les chemins de fer aussi, mais, nous voulons collaborer sur un pied d'égalité.

M. Skoberg: D'après vous, et d'après votre association croyez-vous qu'il ne devrait pas y avoir de subventions versées à un mode de transport quel qu'il soit, au Canada?

M. Archambault: Ce serait l'idéal.

M. Skoberg: C'est votre...

M. Archambault: Ce serait l'idéal; comme aux États-Unis. La politique du camionnage au Québec est fondée sur la politique de l'*American Trucking Association*, qui elle se fonde d'après les règlements de Washington. Ces principes sont ceux qui ont été adoptés par la Ligue internationale de transport de Genève à laquelle nous appartenons.

M. Skoberg: Êtes-vous d'accord avec moi pour reconnaître que ces obligations stupides que le National Canadien traîne depuis longtemps sont la cause du déficit indiqué dans le rapport financier? Il existe des obligations en circulation qui ne devraient plus exister.

M. Archambault: Le National Canadien a été recapitalisé deux fois jusqu'à présent. La dernière fois, si je me souviens, c'était en 1952-1953. M. Donald Gordon, le président, disait maintenant que certaines dettes... Je cite de mémoire... 600 millions de dollars ont été amortis de la dette du National Canadien, à partir de maintenant nous ferons des bénéfices.

Le président: Je doute que cette question soit pertinente. Nous avons fait de nombreuses digressions.

M. Skoberg: Monsieur le président, j'invoque le Règlement. Je suis sûr que vous conviendrez que la déclaration faite—nous parlons du déficit du National Canadien.

Le président: On a parlé du déficit et on a donné des explications. J'ai peut-être eu tort d'autoriser cette question, en premier lieu.

M. Skoberg: Une des questions qui m'inquiètent c'est de savoir si le témoin pense que l'Association du camionnage paie sa juste part dans la construction des routes de la province et du Canada par rapport au prix qu'ils paient pour leur permis.

[Texte]

Mr. Archambault: In every province, sir, there is a minister of finance and I think they make very sure that we do, because there is a tax on diesel oil and the price of gasoline is increasing all the time.

Le président: Monsieur Trudel.

M. Trudel: Il y a un point que je voudrais soulever. Je me réfère à l'article de M. Blanchet, paru dans «Business Week», le 12 avril, dont vous avez parlé, monsieur Archambault, à l'effet que les chemins de fer pouvaient déterminer un peu où se situeraient les villes. Serait-il juste de dire, si on se sert de l'exemple de la province de Québec, qu'on demande aux chemins de fer de desservir certains endroits qui sont accessibles seulement par chemin de fer présentement?

M. Archambault: Des endroits qui sont accessibles seulement par chemin de fer présentement, je n'en connais pas beaucoup. Mais je connais des endroits qui n'ont été accessibles que par camions, comme Chibougamau, Matagami, et où les chemins de fer sont arrivés par la suite. Je ne comprends pas très bien votre question.

M. Trudel: On peut trouver des exceptions à toutes les règles, mais normalement, et je crois que dans le texte de M. Blanchet, dont je n'ai pas pris connaissance...

M. Archambault: Vous avez un photostat en appendice.

M. Trudel: Je crois qu'on se sert de cela pour prouver notre point. Ce que je voulais dire, c'est qu'on s'est servi du chemin de fer pour relier le Canada, les provinces et les villes. Normalement, selon la procédure, le chemin de fer s'établit, il peut certainement y avoir quelques exceptions, ensuite, le système routier soit normalement l'implantation du chemin de fer. C'est un peu la procédure qui s'est servie depuis que le Canada existe. Mais, il y a des exceptions à toutes les règles. Toutes les villes ou tous les villages du Québec ne sont pas desservis par le chemin de fer. Dans l'ensemble, un bassin ou une région était desservi par le chemin de fer et ensuite sont venus les embranchements routiers.

Si je continue dans le même ordre d'idée, vous dites aussi dans votre mémoire que c'est sous l'égide des provinces que le transport routier s'est développé. Je pense que ce sont à peu près vos paroles, peut-être pas textuellement. Je voudrais vous faire remarquer que le gouvernement participe aussi à l'essor routier dont vous bénéficiez, dans certains cas jusqu'à 90 p. 100, pour opérer votre commerce. Il ne serait donc pas juste de dire que

[Interprétation]

M. Archambault: Dans chaque province, il y a un ministre des Finances, et je crois qu'il veille à nous faire payer le juste prix car il existe une taxe sur l'huile diesel et le prix de l'essence augmente tout le temps.

The Chairman: Mr. Trudel.

Mr. Trudel: There is one point that I would like to raise. I am referring to the article by Mr. Blanchet, which appeared in Business Week on April 12,—which you mentioned Mr. Archambault—which points out that railways could determine to some extent where a city would grow. Would it be correct to say, if we use the example of the Province of Quebec, that the railways are asked to serve certain places that are only accessible by railroad at the present time?

Mr. Archambault: Places which are only accessible by railway, at the present time, I do not know many of them. But I do know some places which were only accessible by truck, like Chibougamau and Matagami, where the railways came later on. I do not understand your question very well.

Mr. Trudel: We can find exceptions to all the rules but, normally, and I think that in the Mr. Blanchet's article which I have not read...

Mr. Archambault: There is a photostat in the Appendix.

Mr. Trudel: I believe that this is being used to prove your point. What I wanted to say is that we have used the railways to link the various parts of Canada, the provinces, and the cities. There may be some exceptions, but normally the railroads are established and then the roads follow. This is more or less what is gone on since Canada exists. But there are exceptions to all rules. All the villages and towns of Quebec are not served by the railways. In general, a region or area was served by the railways and then the roads were built.

To follow up this line of thought, you also mention in your brief that it is the provinces which sponsored the development of road transport. I think that this is more or less what you said although perhaps not word for word. I would like to point out that the government also participates in the development of roads which you use, in some cases, up to 90% in the operation of your business. Therefore, it would not be fair to say that the

[Text]

les gouvernements ou les deniers publics ne servent pas à votre commerce.

Il faudrait aussi continuer le parallèle que vous faites, parce que je pense qu'en toute justice, dans les deniers publics, quand vous avez certaines routes, y compris le Québec, auxquelles le gouvernement fédéral participe jusqu'à 90 p. 100, il y a une part équitable qui est versée pour vous permettre d'opérer votre commerce. Vous avez dit tout à l'heure que vous étiez taxés, je l'accepte; c'est un fait. Mais, une partie de cela vous revient indirectement et vous permet l'accessibilité à beaucoup plus de villages et d'endroits que le chemin de fer lui-même peut desservir.

M. Archambault: Monsieur Trudel, vous avez raison. On aurait dû dire que le fédéral a payé, par exemple, 90 ou 95 p. 100 pour certaines sections de la Route transcanadienne. Quand nous affirmons que le transport routier s'est développé sous l'égide des provinces, ce n'est pas nécessairement en ayant en vue la route; c'est au point de vue de la législation, de l'émission des permis, du contrôle sur les tarifs. On parlait au point de vue de législation, d'opération, d'administration. Le gouvernement fédéral contribue au financement de certaines routes dans le Québec, comme la Route transcanadienne.

M. Trudel: Mais, le chemin de fer peut se servir de l'argumentation contraire à la vôtre. J'accepte très bien ce que vous présentez en ce qui concerne l'opération de votre commerce.

M. Archambault: L'administration.

M. Trudel: L'administration de votre commerce. Par contre, le chemin de fer peut nous dire que nous avons participé à l'élaboration d'un réseau routier. C'est un argument à deux tranchants. Maintenant, vous avez dit tout à l'heure...

Mr. McGrath: Mr. Chairman, on a point of order. Surely the railways are able to speak for themselves, and if they were interested in this hearing they would certainly ask to appear. They are not here. Why should we take an attitude of defending the railways? Let the evidence develop and we will study it, but we seem to have a preoccupation about coming to the defence of the railways. It seems to me that they are well able to speak for themselves.

Mr. Nesbitt: I think it would be unfortunate if the impression was created that this Committee was here to defend the railway.

M. Trudel: Je n'ai pas pris la défense du chemin de fer. Je dis que c'est une argumen-

[Interpretation]

various governments on that public money are not of use to your industry.

You should also extend the parallel you are drawing because I think that in all fairness, when you have certain roads, including those of Quebec, in which the federal government participates up to 90 per cent, there is a fair share of the public money which is paid to allow you to operate your business. You said a while ago that you were taxed. I agree. This is a fact. But part of these taxes go back to you indirectly and enable you to have access to far more villages and areas than the railways themselves can serve.

Mr. Archambault: Mr. Trudel, you are right. We should have said that the federal government paid 90 or 95 per cent of certain sections of the Trans-Canada Highway. When we say that road transport developed with the encouragement of the provinces it is not necessarily with regard to the road as such; it was with regard to legislation, the issuance of permits, the control of rates. We were talking from the viewpoint of legislation, operation and administration. The federal government contributes in the financing of certain roads in Quebec such as the Trans-Canada Highway.

Mr. Trudel: But the railways can use the opposite argument to yours. I fully agree to what you are saying with regard to the operation of your business.

Mr. Archambault: The administration.

Mr. Trudel: The administration of your business. On the other hand, the railways could say that we have participated in the development of 9 road networks. It is a two-way argument. Now, you were saying a while ago...

M. McGrath: Pourquoi est-ce qu'on ne permettrait pas aux chemins de fer de parler pour eux-mêmes? S'ils avaient été intéressés à cette audition ils auraient sûrement demandé à être entendus. Ils ne sont pas ici. Pourquoi nous charger de les défendre? Qu'on écoute les dépositions et qu'on les étudie, il me semble que nous nous portons à la défense des chemins de fer alors qu'ils sont parfaitement capables de se défendre eux-mêmes.

M. Nesbitt: J'espère que vous n'avez pas le sentiment que nous sommes venus ici pour défendre les chemins de fer.

Mr. Trudel: I did not take up the defence of the railways. I say that this is a two way

[Texte]

tation à deux tranchants dont on pourrait se servir. Je ne veux pas prendre la défense de l'un ou de l'autre.

Mr. Allmand: On the same point of order, also I do not think it is a case of coming to the defence of the railway. The witness has presented a brief to the Committee and when we ask questions it is merely to tie down or make the witness be more specific in his allegations and to make sure that what he gives us is based on sound ground. This is the reason for my questions and it seems to me, from listening to Mr. Trudel, that he is asking similar questions.

It is not that we are defending the railway; if Mr. Archambault is right, we will side with Mr. Archambault, but we are playing the role of the devil's advocate here to make sure that his arguments and his facts and his presentations are solid. I think Mr. Trudel should be permitted to continue.

M. Trudel: Monsieur le président, j'ai une dernière question en ce qui concerne certains contrats. Encore une fois, je ne veux pas paraître prendre la défense de l'un ou de l'autre; je voudrais seulement des éclaircissements. Est-ce qu'à votre connaissance, il y a des unions ouvrières dont des syndiqués appartiennent à votre mouvement, dont certains locaux opèrent sous l'égide du chemin de fer? Autrement dit, est-ce que vous faites affaire au même syndicat dans certaines parties de votre commerce?

M. Archambault: Dans certains cas, en dehors de la province de Québec. Je pense qu'il y a un syndicat de chemin de fer, je crois que c'est la Fraternité canadienne des cheminots, employés de transport et autres ouvriers, qui a des syndiqués dans une compagnie de camionnage contrôlée par les chemins de fer dans le nord du Manitoba. Lors de la dernière grève de chemins de fer, ces compagnies de camionnage ont cessé leurs opérations, parce qu'elles appartenaient au même syndicat. A Montréal, par exemple dans le cas de *Smith Transport* ou *Husband Transport*, je sais pertinemment que les employés sont dans l'*International Teamsters* qui est le syndicat des routiers et non pas le syndicat des chemins de fer.

M. Trudel: Autrement dit, c'est un syndicat séparé.

M. Archambault: C'est le syndicat des routiers.

M. Trudel: Si vous me le permettez, monsieur le président, j'aurais une autre question en ce qui concerne les salaires qui ont été payés; vous en avez parlé. La compagnie

[Interprétation]

argument which could be used. I do not wish to take up the defence of one or the other.

M. Allmand: A propos du même rappel au Règlement, je ne crois pas qu'il s'agisse de prendre la défense des chemins de fer. Le témoin a présenté un mémoire au Comité et lorsque nous posons des questions c'est uniquement pour demander au témoin de préciser ces affirmations davantage et pour nous assurer que les données qu'il nous donne sont sûres. Il me semble que M. Trudel, pose des questions semblables.

Ce n'est pas que nous voulons défendre les chemins de fer, si M. Archambault a raison nous serons de son côté mais nous jouons un peu le rôle de l'avocat du diable pour nous assurer que ces arguments sont sûrs. Il me semble que M. Trudel devrait avoir l'autorisation de continuer.

Mr. Trudel: Mr. Chairman, one last question with regard to certain contracts. And once again, I do not want to seem to take up anyone's defence. All I want is to have explanations. To your knowledge, are there labour unions whose members belong to your movement, and who have some locals operating under the railway?

In other words, are you dealing with the same union in certain parts of your business?

Mr. Archambault: In some cases, outside of the province of Quebec. I think that there is a railway union, I believe it is the Canadian Brotherhood of Railway Employees, of Transport Employees and other employees, which has members in a trucking company controlled by the railways in northern Manitoba. During the last railway strike, these trucking companies stopped operating because they belonged to the same union. In Montreal, in the case of *Smith Transport* or *Husband Transport* for example, I definitely know that the employees belong to the *International Teamsters Union*, which is the union of road transport employees and not that of the railway employees.

Mr. Trudel: In other words, it is a separate union?

Mr. Archambault: It is the teamsters' union.

Mr. Trudel: With your permission, Mr. Chairman, I have another question with regard to wages which have been paid. You referred to this. The *Canadian Pacific*

[Text]

Canadien-Pacifique a aussi à rencontrer les mêmes normes ou les mêmes exigences de la part de ses syndiqués.

M. Archambault: Que le CN, vous voulez dire.

M. Trudel: Que le Canadien-National.

M. Archambault: Oui, les deux compagnies reçoivent un subside en vertu des montans statutaires prévus par la Loi nationale sur les transports, qui comprend une compensation pour augmentation de salaire et pour le CN et pour le CP.

M. Trudel: C'est cela que je voudrais éclaircir; je ne comprends pas très bien, encore une fois. Ils reçoivent une compensation. Vous voulez dire qu'ils peuvent faire une demande à la Commission des transports pour augmentation de tarifs, comme vous pouvez le faire vous-mêmes?

M. Archambault: Non. Dans la Loi nationale des Transports, qui était le Bill C-231, malheureusement, je ne l'ai pas avec moi ici, il y a des montants de prévus; la première année, je pense que c'était \$120 millions, ensuite \$90 millions; c'est décroissant sur une période de dix ans. Il y a donc des montants qui sont remis aux chemins de fer. Cela n'a pas été fixé à la légère. Il y a des sommes qui comprennent des compensations pour augmentation de salaires dans ces montants qui sont prévus, qui sont statutaires, que chaque chemin de fer reçoit chaque année.

M. Trudel: Dans le Bill C-231?

M. Archambault: Oui, vous trouverez cela vers la fin, dans le dernier paragraphe.

M. Trudel: Je vais vérifier cela. Merci, monsieur le président.

Le président: Monsieur Godin.

M. Godin: Monsieur le président, nous vivons à une époque où tout le monde se croise et s'entrecroise; en fin de compte, on est en face de concurrence. J'aimerais maintenant revenir au cas de Cayer Transport Ltée, de St-Raymond, en 1957. Son concurrent était le CN qui transportait du sulphite à \$0.29 le cent livres. Cette année, douze ans plus tard, le CN revient à la charge avec un taux de \$0.24 le cent livres. J'ai déjà soumis cela à un représentant du CN.

On en revient au point de M. Trudel: le CN n'agit pas sans raison. Il agit en vertu des lois qui sont adoptées par le gouvernement. Or, la loi, sanctionnée le 9 février 1967, permet aux compagnies de chemins de fer du Canada de

[Interpretation]

Railway also has to meet the same standards or requirements with regard to its own union members.

Mr. Archambault: You mean as the Canadian National.

Mr. Trudel: As the Canadian National.

Mr. Archambault: Yes, the two companies are subsidized according to statutory amounts provided by the National Transportation Act, which includes compensation for wage increases for the CN and the CP.

Mr. Trudel: This is what I want to clear up. I don't quite understand. They receive compensation. Do you mean that they can apply to the Canadian Transport Commission to have their rates increased, as you can do yourself?

Mr. Archambault: No. In the National Transport Act, which was Bill C-231, which I unfortunately do not have here with me, certain amounts are provided. The first year, I believe it was \$120 million, and then \$90 million—decreasing amounts over a 10-year period.

Therefore, there are certain amounts of money which are given back to the railways. This has not been fixed haphazardly. There are sums which include compensation for wage increases in these statutory sums that are provided and which each railway company receives each year.

Mr. Trudel: In Bill C-231?

Mr. Archambault: Yes, you will find that near the end, in the last subsection.

Mr. Trudel: I shall look into this. Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Godin.

Mr. Godin: Mr. Chairman, we are living in an era of competition.

Coming back to the case Cayer Transport, Ltd., of St. Raymond, in 1957. Its competitor was the CN which carried sulphite at 29 cents per cwt. This year, i.e. twelve years later, the Canadian National is renewing its attempt with a rate of 24 cents per cwt. I have already submitted this to a representative of the CN.

Coming back to the point raised by Mr. Trudel, i.e. the Canadian National is not acting without reason. It acts according to laws passed by the government. Now, the Act, which was passed on February 9th, 1967, ena-

[Texte]

fixer les taux qu'elles désirent lorsqu'il s'agit de produits non finis. Ainsi, dans le cas du sulphite, le prix peut descendre à \$0.20 le cent livres; même la Commission des Transports l'aura rien à redire sur cela. Le même cas se présente dans la région de Shawinigan, Grand-Mère et La Tuque où les chemins de fer transportent des copeaux de bois à des prix dérisoires.

On voit donc qu'il s'agit de concurrence. Pour obtenir le transport du papier ou le transport d'autres produits finis à l'extérieur de la province, dans les autres provinces et même aux États-Unis, les compagnies de chemins de fer emploient des prix justement pour se gagner la faveur de ces grosses compagnies. Mais c'est malheureux que cela se fasse aux dépens des camionneurs qui étaient déjà en place. Je pense qu'on va trouver l'article en question dans le volume que tous les députés ont en main. C'est simplement cela que je voulais signaler; c'est quelque chose qui existe. Le CN ne travaille pas illégalement. Par contre, les textes de loi peuvent parfois nous paraître insignifiants, mais une fois en application, cela devient dangereux.

M. Archambault: Si vous me le permettez, monsieur le président, quelqu'un m'a demandé tout à l'heure ce qu'était devenue la plainte de Cayer Transport Ltée. J'ai ici la réponse de la Commission canadienne des Transports, datée du 26 juin, Dossier 40994. On prend note de ce qui a été dit dans la plainte de Cayer Transport Ltée. Voici la conclusion:

Sur réception de ces renseignements supplémentaires, nous compléterons l'examen de ce cas et les conclusions du Comité vous seront alors communiquées.

C'est signé par M. Rump. Les renseignements supplémentaires ont été envoyés et, le 12 août, il y a eu une autre lettre de M. Rump.

A cause d'un oubli de la part d'un commis préposé au fichier, la dite lettre ne vous a pas été transmise à la date intentionnée.

Les renseignements supplémentaires ont été perdus. Apparemment, ils les ont retrouvés depuis ce temps-là; il y aura une conclusion à un moment donné.

Le président: Auriez-vous des objections à ce qu'une photocopie de ces lettres soit publiée en appendice?

M. Archambault: Si notre aviseur légal n'a pas d'objection, je n'en ai pas.

Le président: Messieurs, je crois que nous avons eu une discussion assez fructueuse sur le mémoire de M. Archambault, Avez-vous une question, monsieur Portelance?

[Interprétation]

bles the Canadian railway companies to set the rates they choose for unfinished products. Thus, in the case of sulphite, the price can go down to 20 cents per cwt. Even the Transport Commission would have nothing to say about that. The same situation exists in the region of Shawinigan, Grand-Mère and La Tuque where the railways transport wood shavings at ridiculous prices.

Therefore, we can see that there is competition. In order to obtain the transportation of paper or of other finished products outside of the province, in the other provinces and even in the United States, the railway companies apply low rates to obtain the favour of these large companies. But it is unfortunate that this is done at the expense of the local trucking industry. I think that the section referred to can be found in the document which all the members have on hand. That is all I wanted to point out; it is something which does exist. The CNR does not operate illegally. On the other hand, legislation may sometimes appear insignificant, but it becomes dangerous once it is put into application.

Mr. Archambault: With your permission, Mr. Chairman. Someone asked me earlier what happened to the complaint made by Cayer Transport Ltd. I have the reply here by the Canadian Transport Commission, dated June 26, file 40994. There is a record of evidence given in the Cayer Transport Ltd. case. And here is the conclusion:

On receipt of this additional information, we shall complete the review of this case and the decision of the Committee will be conveyed to you.

It is signed by Mr. Rump. The additional information was sent and, on August 12th there was another letter from Mr. Rump.

Because of an oversight on the part of a filing clerk, said letter was not sent to you on the intended date.

The additional information was lost. Since then, they have apparently been found and a decision will be rendered.

The Chairman: Would you object to having a photocopy of these letters published in the appendix?

Mr. Archambault: If the legal adviser has no objection, I do not have any objection.

The Chairman: Gentlemen, I think that we have had quite a fruitful discussion on the brief submitted by Mr. Archambault.

Do you have a question, Mr. Portelance?

[Text]

M. Portelance: Monsieur le président, on sait que d'après le dernier Bill C-207, les camionneurs dans les Maritimes auront les bénéfices que le transport ferroviaire avait. Êtes-vous d'accord avec cette résolution? J'ai visité les provinces maritimes, au mois de février, avec le même Comité. La plupart des représentants des compagnies de transport de ces régions étaient certainement en faveur d'obtenir ce que justement le gouvernement vient de leur donner.

M. Archambault: Nous sommes très d'accord et pour vous prouver que nous n'avons aucun préjudice, je me permets de féliciter à nouveau le gouvernement fédéral. La seule crainte que nous avons exprimée, c'est la possibilité pour les chemins de fer de détourner le but de ce bill par son système de taux convenus.

Si les chemins de fer n'abusent pas des pouvoirs qu'ils ont d'établir des taux convenus à prix réduits, je crois que c'est un geste très bienvenu. Nous vous en sommes reconnaissants et nous vous félicitons. Comme nous le disons dans notre mémoire, nous espérons que ce principe de partager les subsides, si vous décidez d'en donner, s'étende non seulement dans la région Atlantique, mais aussi partout où vous en donnerez.

Le président: Ceci met fin à la période des questions de l'Association du camionnage du Québec Inc. Je tiens à remercier M. Camille Archambault ainsi que M. Lesage.

M. Archambault: Merci, monsieur le président, merci, messieurs.

Le président: J'invite maintenant le Syndicat industriel de Saint-Romuald d'Etchemin. M. Paul-Émile Dubé est le président. Je crois que le maire de Saint-Romuald a un mémoire à peu près dans le même sens.

Je vais demander à Son Honneur le maire, M. Bisson, de lire le mémoire. Vous aurez la possibilité de poser des questions aux deux personnes qui sont à la table. Monsieur le maire.

M. Marc-A. Bisson (maire de Saint-Romuald): Monsieur le président...

Le président: Est-ce que tout le monde a son mémoire?

M. Bisson: Monsieur le président, messieurs les membres du Comité, mademoiselle, à la lecture du Bill C-207, nous sommes venus évidemment à la conclusion que la Cité de St-Romuald d'Etchemin n'était pas comprise dans les délimitations du territoire choisi.

[Interpretation]

Mr. Portelance: Mr. Chairman, we know that according to the recent Bill C-207, the truckers in the Maritimes will have the same advantages the railway companies had. Do you agree with this resolution? I visited the Maritime Provinces in February with the same Committee. Most of the representatives of the transport companies of these regions were certainly in favour of getting what the government has now given to them.

Mr. Archambault: We fully agree, and to show that we have no prejudice, we would again like to congratulate the federal government. The only fear which we have expressed is the possibility for the railways to falsify the objectives of this Bill through its agreed rates system.

If the railways do not abuse the powers they have to establish agreed rates at reduced prices, I think that this would be a very welcome gesture. We are grateful. We congratulate you. As stated in our brief, we hope that this principle of sharing subsidies, if you decide to grant them, will apply not only to the Atlantic Region, but everywhere.

The Chairman: This concludes the question period for the Quebec Truckers' Association Inc.

I wish to thank Mr. Camille Archambault as well as Mr. Lesage.

Mr. Archambault: Thank you, Mr. Chairman. Thank you, gentlemen.

The Chairman: And now, I would call the Industrial Union of St-Romuald d'Etchemin.

Mr. Paul-Émile Dubé is the President. I think that the Mayor of St-Romuald has about the same kind of brief.

I shall ask His Honour Mayor Bisson to read the brief.

You will have the opportunity to ask questions to the two gentlemen at the table.

His Honour Mayor Bisson.

Mr. Marc A. Bisson (Mayor of Saint-Romuald): Mr. Chairman...

The Chairman: Does everyone have a copy of the brief?

Mr. Bisson: Mr. Chairman, members of the Committee, miss, after having read Bill C-207, we have concluded that the City of St. Romuald d'Etchemin was not included in the select territory.

[Texte]

Les efforts constants de notre Cité pour le développement industriel nous paraissent implicitement annihilés par ce Bill, car il y a une nette division du Comté de Lévis. De plus, nous croyons que ce Bill tend à décourager une légitime ambition dans notre promotion industrielle.

Nous voulons attirer l'attention de ce Comité sur le Bill C-202 qui comprenait comme zone désignée la Cité de St-Romuald d'Etchemin, de même que tout le comté de Lévis dans son entier.

Le Bill C-207 ne préconise aujourd'hui une aide subventionnelle qu'à une partie du Comté de Lévis. Si l'on veut aider les zones défavorisées, il faut aider toutes les zones désignées, il faut que les mêmes bénéfices puissent s'appliquer indépendamment de la localisation de l'industrie, sans quoi nous pensons qu'il y aura discrimination de la part du gouvernement fédéral.

Nous suggérons donc que le territoire choisi comprenne tout au moins le territoire du Comté de Lévis en son entier, soit à la limite Est (division fédérale), St-Agapit et St-Apollinaire de Lotbinière au sud du Fleuve St-Laurent, sinon en dernier essor que les limites de la Région Atlantique soient les bornes naturelles de la Rivière Chaudière.

Espérant que nos remarques seront considérées, nous vous remercions à l'avance de votre décision que nous souhaitons favorable.

The Chairman: Mr. Skoberg.

Mr. Skoberg: Mr. Chairman and sir, I am wondering whether or not your area is included in the new federal bill outlining the area incentive regions.

Mr. Bisson: Yes, it is designated.

Mr. Skoberg: That is the only question I have.

The Chairman: Mr. Pringle.

Mr. Pringle: Mr. Chairman, I am unfamiliar with the territory, as you know, and I am wondering whether, on the Chaudière River, there are towns where the river runs through the centre of the town. Are there any towns that are on both sides of the river?

Mr. Bisson: Yes, there are, but the main part of the town is usually located on one side; it is only by expansion that you have this kind of situation.

Mr. Pringle: I am wondering if you can foresee any problems with regard to the part of the town that is not located on the proper side of the border of the Chaudière River, if you extend it to the Chaudière River. This is

[Interprétation]

The constant efforts of our City towards industrialization seem to us implicitly destroyed by this Bill because the County of Lévis is clearly cut in two. Moreover, we believe that this Bill tends to discourage legitimate ambition in our industrial promotion.

We would like to draw the attention of this Committee to Bill C-202 which included as select territory the City of St. Romuald d'Etchemin along with the entire County of Lévis.

At the present time, Bill C-207 recommends assistance through subsidies to part of the County of Lévis only. If underdeveloped areas are to be assisted, all designated areas must be assisted, and the same benefits must apply independently of the location of the industry, short of which we think that there will be discrimination on the part of the federal government.

Therefore we suggest that the select territory includes at the very least all the County of Lévis, that is to the east (the federal division) at St. Agapit and St. Apollinaire of Lotbinière to the south of the St. Lawrence River; or in the last resort, that the Chaudière River be the natural boundary of the Atlantic Region.

We hope that our remarks will be carefully studied and we thank you beforehand for your decision, hoping it will be in our favor.

Le président: Monsieur Skoberg.

M. Skoberg: Monsieur le président je me demande si votre région n'est pas comprise dans le nouveau Bill?

M. Bisson: Oui elle est désignée.

M. Skoberg: C'est tout ce que j'avais à demander.

Le président: Monsieur Pringle.

M. Pringle: Je ne suis pas familier avec ces territoires, et je me demande si la rivière Chaudière ne partage pas certaines villes ou villages, y a-t-il des villes qui sont partagées en deux par cette rivière.

M. Bisson: Oui, il y en a, mais la partie la plus importante de la ville se trouve généralement d'un seul côté.

M. Pringle: Prévoyez-vous des problèmes dans la partie de la ville qui n'est pas située du côté approprié de la rivière Chaudière, étant donné l'extension prévue jusqu'à la Chaudière?

[Text]

a problem that could be very vital to those people. Is that not correct?

Mr. Bisson: Yes, but do not forget that we say in the last instance only would we go to that limitation, but we prefer that the whole country would be included, of course.

Mr. Pringle: That is all I wanted to ask, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Nesbitt.

Mr. Nesbitt: Just very briefly, Mr. Chairman, in the matter of this brief and other briefs I know some of us made enquiries prior to the meeting this afternoon concerning points that were brought up by the Mayor and others. While Mr. Hanley is not a witness before the Committee, on other occasions at our meetings he has been able to supply some very helpful information that has cleared up some misunderstandings. I was wondering if perhaps you might ask Mr. Hanley to clarify the actual effects of the rates in these territories in areas that would be very close to the border. For instance, St. Romuald is not actually included. It might clear up a number of misunderstandings and explain some things that I think were not clear to a great many of us prior to coming here.

Mr. McGrath: The same question has bothered me; what was the criteria that determined this line? The Mayor says that it cuts through the County of Lévis. Well, why not include the whole County of Lévis? I am sure there is a very good reason for it but I would like to know.

The Chairman: If I remember correctly, Mr. Nesbitt, I think Mr. Hanley said this morning he would need to make more enquiries about it. He was not sure of the reason. Mr. Hanley, will you come forward please? Will you repeat your question, Mr. Nesbitt, please?

Mr. Nesbitt: Yes, Mr. Chairman. I thought it might be helpful if Mr. Hanley could clarify one or two matters that perhaps are a little unclear to many of us and he might clear up some of the complaints of the Mayor and the others. The suggestion in the brief that has been presented, Mr. Hanley, is that the entire County of Lévis be included in the select area in addition to the City of Lévis itself—the whole city—and that the borders be extended. I think perhaps a great many of us are not clear about the exact effects and what advantage it would actually be to towns that are just outside the area to be included. It is my understanding that perhaps it would not be of

[Interpretation]

M. Bisson: C'est une extension qui peut être très importante pour les intéressés, n'oubliez pas que nous disions, en dernier lieu seulement en dernier ressort, nous accepterions cette limitation, mais nous préférierions que tout l'ancien comté soit inclus.

M. Pringle: C'est ce que je voulais savoir.

Le président: Monsieur Nesbitt.

M. Nesbitt: Très brièvement, la question de ce mémoire et d'autres mémoires, certains se sont renseignés avant la séance de cet après-midi à propos des points soulevés par le maire. M. Hanley, s'il n'est pas à proprement parler un témoin du comité, a pu jusqu'à maintenant nous donner des renseignements très utiles et dissiper certains malentendus. Je me demande si M. Hanley, monsieur le président, ne pourrait pas nous donner des précisions sur les effets réels des taux du tarif dans ces territoires tout près de la frontière comme St-Romuald qui n'est pas inclus dans ces régions choisies pour éclaircir certains malentendus, pour nous expliquer certaines choses qui n'étaient pas très claires dans notre esprit avant de venir ici.

M. McGrath: Cette question s'est aussi posée dans mon esprit. Quel était le critère qui a présidé à l'établissement de cette ligne? Le maire dit qu'elle divise le comté de Lévis, mais pourquoi ne pas inclure tout le comté de Lévis. Je suis sûr qu'il y a une bonne raison à cela, mais j'aimerais la connaître.

Le président: Monsieur Nesbitt, je crois qu'on a posé cette question à M. Hanley ce matin, il n'était pas très sûr. Monsieur Hanley, voulez-vous vous présenter ici.

Voudriez-vous répéter votre question, monsieur Nesbitt?

M. Nesbitt: Monsieur le président, j'ai pensé qu'il serait utile que M. Hanley puisse dissiper certains malentendus, certains points imprécis pour certains d'entre nous et éclaircir certaines plaintes du maire. La question est celle-ci: dans le mémoire présenté, monsieur Hanley, la question du comté entier de Lévis inclus ou non inclus dans la région choisie, dans la zone choisie en plus de la ville de Lévis elle-même. Un grand nombre d'entre nous ne sommes pas éclairés au sujet des désavantages que subirait une ville en dehors de la zone qui serait incluse dans la région. Pouvez-vous nous donner des éclaircissements?

[Texte]

any real advantage at all. I was wondering if perhaps you could clarify the matter for us.

Mr. Hanley: Yes. I think in order to understand this one has to go to Clause 3 (2) of the Bill which says:

The amount of assistance that may be paid to a trucker pursuant to this section in respect of any calendar year shall not exceed thirty per cent of the total of such amount of the tolls...

and I will go on down,

...for the movement of goods by him in that year from points within the select territory to points in Canada outside the select territory as, in the opinion of the Commission, apply to the movement of those goods within the select territory.

Now, in simple terms what that means is that whatever portion of the haul is attributable, in the opinion of the Commission, to movement within the select territory, that portion and that portion only is reduced by 30 per cent. In practical terms this means that we adopt the same kind of system that we have used since 1927 in making payments of subsidies to railway companies; that is to say, the total distance between origins within the select territory and destination outside the select territory is divided into two, the division being over the boundary.

The total number of miles inside the boundary is divided into 50-mile blocks. You count the number of 50 mile blocks. The same thing is done for the distance outside. You then take the total of 50 mile blocks—suppose it is 5 each side—then 5 blocks over 10 blocks is 50 per cent of 30 per cent. Therefore, for that particular haul the trucker would get 15 per cent on the total rate.

If, for example, it were one 50 mile block within the territory—this would be the City of Lévis—and 250 miles outside the territory, that would be one-fifth or 20 per cent of 30 per cent, which is 6 per cent. Therefore, the system, in effect, gradually reduces the percentage payable on the total toll as you get closer to the boundary so that depending on the distance you travel west from the boundary, the percentage difference between Lévis and a place like St. Romuald would be very small.

Mr. Nesbitt: About what percentage in some cases?

[Interprétation]

M. Hanley: Oui, je crois que pour comprendre ceci il faut consulter l'alinéa 2 de l'article 3 du bill qui dit:

Le montant des subventions qui peuvent être payées à un camionneur en conformité du présent article, pour une année civile, ne doit pas dépasser, par rapport au montant global des taxes, taux, frais ou autres rétributions facturés ou réclamés par le camionneur pour les mouvements de marchandises effectués par lui pendant cette année depuis des endroits situés dans le territoire choisi jusqu'à des endroits du Canada situés hors du territoire choisi, trente pour cent de la fraction dudit montant qui est afférente, de l'avis de la Commission, aux mouvements de ces marchandises du point de départ à la limite du territoire choisi.

Cela veut dire, dans la pratique, que nous adoptons le même régime, le régime que nous appliquons depuis 1927 pour verser des subventions aux chemins de fer. Ainsi la distance totale entre des points d'origine dans une zone choisie jusqu'à un point en dehors est divisée en deux, la division portant sur la limite.

Le nombre total de milles à l'intérieur de la frontière est divisé en fraction de 50 milles. On compte le nombre de tronçons de 50 milles, on applique le même système pour la distance à l'extérieur de la frontière, puis on prend le total de ces blocs de 50 milles à supposer qu'il y en a cinq de chaque côté; par conséquent, cinq divisions sur dix, c'est 50 p. 100 de 30 p. 100; par conséquent dans ce cas, le camionneur reçoit 15 p. 100 du taux total.

Si, par exemple, il y avait une section de 50 milles à l'intérieur de la frontière, disons la ville de Lévis, et 250 milles en dehors du territoire choisi, ce serait un cinquième ou 20 p. 100 de 30 p. 100 ou 6 p. 100. Par conséquent, le régime, en fait, tend à diminuer graduellement le pourcentage payable sur le transport total au fur et à mesure qu'on se rapproche de la frontière. De sorte que, suivant le parcours qu'on fait vers l'ouest de la frontière, la différence entre Lévis et Saint-Romuald, par exemple, serait très faible.

M. Nesbitt: Quel pourcentage?

[Text]

Mr. Hanley: It depends on the length of the distance outside. In the case I mentioned, Lévis to a place 250 miles west of the boundary, it would be 6 per cent difference. Naturally, the farther you go—if it were 500 miles—it would be only 3 per cent.

The Chairman: Mr. Nesbitt, will you allow Mr. Guay a supplementary question?

Mr. Nesbitt: Oh, certainly; I just made the suggestion. I thought it might help to clarify the matter.

M. Guay (Lévis): Dans ce cas, monsieur Hanley, le fait que la ville de Saint-Romuald soit exclue du «territoire choisi» entraîne pour les industries groupées dans son centre industriel une différence d'au moins 6 p. 100. A Saint-Romuald il y a au moins une cinquantaine d'industries qui auront, à cause du camionnage, certainement à souffrir du fait d'avoir été exclues. Voici donc la question que je vous pose: y a-t-il eu des raisons bien précises pour faire cette délimitation, à cet endroit plutôt qu'à un autre?

M. Hanley: A mon avis, l'intention de la loi des subventions au transport dans la région de l'Atlantique était de placer les camionneurs dans la même position que les chemins de fer. Il faut noter que les chemins de fer ne reçoivent pas des subventions à partir de Saint-Romuald. Nous donnons des subventions aux camionneurs de Saint-Romuald mais non aux chemins de fer, dans la région.

M. Guay (Lévis): Pour une fois, ce sont les camionneurs qui se font aider.

M. Hanley: Je m'excuse de mon français, je suis...

Le président: C'est un très bel effort. Y a-t-il d'autres questions, messieurs?

M. Guay (Lévis): Je voudrais poser une autre question à M. Dubé. Le Syndicat industriel de Saint-Romuald a présenté un mémoire à peu près dans le même sens. Je sais qu'il y a énormément de chiffres très précis dans votre mémoire. Vous serait-il possible, en quelques phrases, de résumer les arguments que vous avez invoqués?

M. Paul-Emile Dubé (président-gérant, Syndicat industriel de Saint-Romuald d'Étchemin): Disons qu'il y a deux choses qui nous ont frappés, d'abord la délimitation du territoire à l'est de la route 23, quand on sait que la majorité des industries de notre région sont situées à l'ouest de la route 23. Nous avons remarqué immédiatement que les industries

[Interpretation]

M. Hanley: Suivant la longueur du parcours à l'extérieur de la frontière, par exemple, dans le cas que j'ai mentionné de Lévis, à 250 milles à l'ouest de la frontière, ce serait 6 p. 100. Naturellement plus on va loin, 500 milles, par exemple, ce serait 3 p. 100.

Le président: Monsieur Nesbitt, permettez-vous à M. Guay de poser une question supplémentaire?

M. Nesbitt: Certainement, je voulais simplement demander ce renseignement.

Mr. Guay (Lévis): In that case, Mr. Hanley, the fact that the town of St. Romuald is excluded from the "selected territory" means a difference of at least 6 per cent for the industries grouped in its industrial centre. In St. Romuald there are at least 50 industries which, owing to the trucking industry will certainly suffer for having been excluded. Here is then my question: Were there any specific reasons for establishing that delimitation in that area rather than somewhere else?

Mr. Hanley: To my knowledge, the object of the freight assistance Act, in the Atlantic region was to put the truckers in the same position as the railways. It is to be noted that railways do not get any assistance for business originating in St-Romuald. We grant subsidies to the truckers of St-Romuald but not to the railways in the area.

M. Guay (Lévis): For once at least we see the truckers getting some assistance.

Mr. Hanley: I apologize for my French which is not very good...

The Chairman: You are doing pretty well Gentlemen, do you have other questions to ask?

Mr. Guay (Lévis): I should like to ask another question to Mr. Dubé. I know that the Industrial Union of St-Romuald has presented a similar brief. I know that there is an enormous amount of figures and information in your brief. Could you sum up what you say in it?

Mr. Paul-Emile Dubé (Managing Director, Industrial Union of St. Romuald d'Étchemin): Let us say two things struck us, first of all the delimitation of the territory located east of route 23, when it is obvious that most industries in our region are located west of route 23. We have noticed at once that Bill C-207 would not benefit the industries located

[Texte]

situées à l'ouest de la route 23, ne pourront profiter du Bill C-207, ce qui contrarie un peu le Bill C-202 adopté à la Chambre des communes à Ottawa, et qui reconnaît tout le territoire du comté de Lévis comme zone désignée. Alors si, en vertu du Bill C-202 on considérerait que tout le comté de Lévis devait être zone désignée, nous croyons que le Bill C-207 devrait donner les mêmes avantages pour tout le territoire du comté de Lévis.

Une autre chose au sujet des 30 p. 100 pour la subvention; si je comprends bien le texte de la loi, je suppose qu'une industrie de Lauzon, veut faire du transport à l'ouest de la zone, selon le Bill C-207 elle doit recevoir une subvention à partir de Lauzon jusqu'à la route 23, ce qui est à peu près ridicule. Par ce mémoire, nous demandons au comité d'étudier la possibilité d'étendre le territoire pour que le transport de notre territoire soit subventionné jusqu'à la région de Montréal inclusivement. Nous vous soumettons ces demandes, pensant que cela pourrait aider au développement de toute la région du Québec métropolitain.

M. Duquet: Une seule question, monsieur le président. Monsieur Dubé, vous avez deux suggestions. Mais seriez-vous prêts à vous rallier si le gouvernement décidait, après révision de la zone, de la borner à la rivière Chaudière?

M. Dubé: Je crois que ce serait la meilleure solution parce que la région atlantique du CN commence à Joffre. La rivière Chaudière serait une limite plus naturelle que la route 23, pour le comté de Lévis. Ce serait un moindre mal.

M. Duquet: Votre demande va dans le même sens que celle de Lévis?

M. Dubé: C'est cela.

M. Duquet: Merci.

Le président: Il n'y a pas d'autres questions, messieurs. Je crois que M. le maire aurait quelque chose à ajouter. Monsieur le maire.

M. Bisson: A la lumière de ces explications, je pense qu'il serait injuste pour les industriels de Saint-Romuald de ne pas profiter des mêmes avantages, si minimes puissent-ils paraître à ce moment-ci. Et je pense que, pour compléter les subventions aux zones désignées, on pourrait, si les subventions ne sont pas accordées aux chemins de fer, accorder les deux, de façon à régler le problème.

Le président: Pas d'autres questions, messieurs. Je tiens à remercier M. le maire ainsi que M. Dubé pour leur mémoire.

[Interprétation]

west of the Highway 23, which is somewhat contrary to bill C-202 which was passed in the House of Commons in Ottawa and which recognizes the whole of Lévis area as a designated area. If one bill recognizes the area as a designated area we believe that Bill C-207 should also grant the same advantages to the industries of the whole county.

Another thing is that 30 per cent of the subsidies; if I understood the Act well, let us suppose that there is an industry in Lauzon that wants to do some trucking west of the zone; that means that Bill C-207 will only apply, as far as the subsidy is concerned, to the territory located between Lauzon and route 23 which is somewhat ridiculous. Therefore we meant in our brief to ask the Committee to study the possibility of extending that subsidy to the transport originating in our territory and going as far as Montreal. We submit our requests with the firm belief that they would help develop all of the metropolitan Quebec region.

Mr. Duquet: Just one question, Mr. Chairman. I understand Mr. Dubé you had two suggestions. But would you be ready to accept it if the government decided after revising the zone to limit it to the Chaudière river?

Mr. Dubé: If the limit is the Chaudière River that would be the best solution because the CN's Atlantic region starts at Joffre. For Lévis County, the Chaudière river would be a more natural limit than Highway. It would be a lesser evil.

Mr. Duquet: You ask the same as Lévis?

Mr. Dubé: Yes.

Mr. Duquet: Thank you.

The Chairman: Are there any more questions, gentlemen? I believe His Honour, the Mayor would wish to add something. Your Honour.

Mr. Bisson: In the light of the explanation that has been given it would be unjust for the industries in St. Romuald not to benefit from the same advantages, however unimportant they may seem at present. And I believe that in order to complete the subsidies to the designated areas we could, if the subsidies were not given to the railways, grant both in order to settle the problem.

The Chairman: Do you have other questions? If you do not have questions I wish to thank His Honour the Mayor and Mr. Dube

[Text]

Puisque nous sommes un peu en avance, un monsieur dans la salle m'a demandé à midi s'il lui serait possible de nous présenter un mémoire qui est très court. C'est un producteur de pommes de terre qui aimerait nous dire quelques mots au sujet du transport de la pomme de terre. Le comité a-t-il objection à entendre ce monsieur? Non?

Des voix: D'accord.

Le président: Je demanderais à M. Achille Goulet de venir en avant. M. Goulet n'avait pas de mémoire. Il a écrit quelques notes et je sais qu'il sera très bref. Monsieur Goulet, si vous voulez commencer, nous sommes anxieux de vous entendre.

M. Achille Goulet (producteur de pommes de terre): Monsieur le président, messieurs les membres du Comité, messieurs.

D'abord, je remercie tout particulièrement M. le président de m'avoir donné l'occasion de venir ajouter quelques commentaires à ceux qui ont déjà été énoncés et je ferai quelques remarques concernant la production, le transport des pommes de terre.

Étant intéressé moi-même à cette production, ayant acquis une certaine expérience pendant quatorze ans au Nouveau-Brunswick en ce qui a trait au transport et étant donné que j'ai déjà dû payer en transport au CNR et au CPR, quelque \$3 millions, alors, je crois pouvoir expliquer un peu ici les lacunes qui existent actuellement au sein des organisations, des associations de producteurs de pommes de terre.

Maintenant, pour être bref, je voudrais attirer votre attention sur deux points auxquels vous répondrez, si c'est dans l'affirmative, dans le cas contraire, cela n'en sera que plus court.

A—En réduisant les taux du fret, qui désirez-vous subventionner? Le consommateur ou le producteur?

B—Désirez-vous tout simplement faire payer la note des mesures prises, dites «anti-inflationnistes» par le producteur?

Je serais anxieux de répondre à la première question.

The Chairman: Mr. Pringle.

Mr. Pringle: Are we not referring to the price of potatoes at the market-place so that those producers who are growing potatoes can compete on the market-place? Therefore you can call up a subsidy to the consumer or to the producer but if it reduces the cost of moving the potatoes to the market-place, is this not effectively of considerable assistance to the producer?

[Interpretation]

for their brief. Since we are ahead of time there is a gentleman here in the room who asked me at noon if he could present a very brief report. He is a potato grower who would like to say a few words about the problems of potato transportation. Does the Committee agree to hear the gentleman? No?

Some hon. Members: Agreed.

The Chairman: Mr. Achille Goulet.

Mr. Goulet does not have a brief. He has a few notes and I know he will be very brief. Please Mr. Goulet you may start your remarks. We are waiting to hear you.

Mr. Achille Goulet (Potato farmer): Mr. Chairman, members of the Committee, gentlemen. First of all I would like to thank the Chairman for giving me the opportunity of adding a few remarks to what has already been said with regard to the production and transport of potatoes. Being personally interested in this line, and having acquired some experience during fourteen years in the transport of this product in New Brunswick, as I have already had to pay to the CNR and CPR some \$3 million, I believe I can explain somewhat the deficiencies which now exist in the organisations and associations of potato growers.

To be very brief, I would like to draw your attention on two points on which you will probably answer in the affirmative or the negative and if in the negative it will even be shorter. A—By reducing the freight rate, whom do you wish to subsidize, the consumer or the producer? B—Do you simply want to charge the anti-inflationist measures to the producer?

I would be anxious to get an answer to the first question.

Le président: Monsieur Pringle.

M. Pringle: Est-ce qu'il ne s'agit pas du prix des pommes de terre sur le marché qui permet aux producteurs de pommes de terre de soutenir la concurrence sur le marché? Par conséquent, vous pouvez l'appeler une subvention à la production ou à la consommation, mais, si cela abaisse le prix du transport des pommes de terre au marché, n'est-ce pas en

[Texte]

M. Goulet: Me basant sur l'expérience acquise, j'affirme qu'aucune réduction du taux de fret n'a jusqu'ici influé sur la vente, en quelque sorte, de la pomme de terre, c'est-à-dire, celle de la consommation. Pour ma part, je crois qu'en abaissant le taux de fret ainsi, vous donnez l'avantage, non pas au producteur, mais bien au consommateur. Voyez-vous le nombre de consommateurs est plus grand que ne peut l'être celui des producteurs.

Au cours de l'année écoulée, on a expédié des Maritimes environ 20,000 wagons de pommes de terre; alors, si les Chemins de fer nationaux et le Pacifique-Canadien ont eu un déficit de \$1 million ou \$1.5 million, je ne sais pas quels sont les déficits sur les expéditions de pommes de terre, à ce moment-là, vous pouvez être assurés, que c'est le cultivateur des Maritimes en particulier, puisqu'il représente le gros de la production dans ce domaine, qui en fait les frais.

Eh bien, étant donné que la pomme de terre est l'industrie seconde, je dirais en volume, au Canada, je crois pour ma part, qu'il serait préférable d'augmenter le taux de fret. Mon expérience me porte à adopter, pour l'avenir, cette devise: *A mari usque ad mare*. Je ne voudrais pas ici porter préjudice aux Maritimes; au contraire, je voudrais les aider.

J'ai de nombreuses connaissances là-bas et je connais les difficultés que ces gens ont à traverser aujourd'hui. Nous sommes, tous les producteurs, à l'exception, peut-être de ceux de l'Ontario, au bord du précipice et au bord des abîmes où nous rencontrons toutes les banqueroutes. Et les banqueroutes futures seront encore plus nombreuses.

Probablement qu'à ce point de vue-là, vous direz que la peur à l'égard du Québec ou l'Ontario, d'un Québec ou d'un Ontario plus concurrentiel, pourra peut-être vous effrayer. Mais, au contraire, en tant que producteur de la région de Lévis, je crois que si nous avions un taux de fret augmenté à 50c. les 100 livres, et de 50c. les 100 livres pour Montréal, 50c. les 100 livres également pour Sarnia, Ontario, au point de vue concurrentiel, vous direz peut-être...

M. Duquet: Je m'excuse, monsieur le président, vous nous dites: «Si on faisait ceci, ou si on faisait cela». Mais dites-nous donc aussi ce qui arriverait? Vous nous dites: «Si on augmentait le prix à 50c. pour Montréal et pour Sarnia», et vous changez de sujet. Complétez votre pensée! Qu'est-ce qui arriverait?

M. Goulet: Bien, monsieur Duquet, il arriverait ceci: le Comité que vous représentez,

[Interprétation]

réalité une aide considérable aux producteurs?

Mr. Goulet: According to my experience I am positive in saying that no reduction of freight rates up to now has ever had any influence on the sale of potatoes to the consumer. For my part, I think that by lowering the freight rate in this way you are favouring not the producer but the consumer. You see, the number of consumers is greater than the number of producers.

During the past year, about 20,000 carloads of potatoes were shipped to the Maritimes; therefore, if the Canadian National and the CPR have had a deficit of about \$1 million or \$1.5 million—I do not know the deficit with regard to potato shipments—you can be assured that it is the farmer from the Maritimes in particular (representing the greatest producer in this field) that suffers the most.

As potatoes constitute in volume the second industry in Canada, I think that it will be preferable to raise the freight rate. From experience I would for the future take up the motto: "From one ocean to the other". I would not wish to prejudice the Maritimes; on the contrary, I want to help them.

I have many friends there and I know the difficulties which these people are up against. All producers, perhaps with the exception of those from Ontario, are on the edge of bankruptcy and future bankruptcies will be even more numerous. Probably in this context you would be frightened by a more competitive Quebec or Ontario. But on the contrary, as a producer of the region of Lévis, I think that if we had an increased freight rate to 50 cents the 100 pounds, of 50 cents per 100 pounds for Montreal, and the same for Sarnia, Ontario, you would possibly say that as far as competition is concerned...

Mr. Duquet: I am sorry, Mr. Chairman, you are telling us "if we did this" or "if we did that" but tell us also what would happen. You tell us if we increase the freight rate to 50 cents for Montreal and Sarnia and then you change the subject. Finish off what you wanted to say. What would happen?

Mr. Goulet: Very well Mr. Duquet, this is what would happen. The Committee you

[Text]

pourrait suggérer, afin de venir en aide tout particulièrement aux Maritimes, de donner la différence du déficit sur le transport, si déficit il y a, en fixant le montant à 50c., de donner la différence, dis-je, aux cultivateurs; si vous le maintenez à 26c. comme il l'est actuellement, on pourrait donner la différence aux producteurs de pommes de terre des Maritimes.

M. Duquet: Vous voulez dire qu'au lieu de donner une subvention au transport, il serait préférable de la donner aux producteurs?

M. Goulet: De la donner aux producteurs des Maritimes, seulement.

M. Duquet: Et, qui paierait à l'autre bout? Le consommateur?

M. Goulet: Ah! voilà la lacune. Probablement que ça devient la note à payer . . .

M. Duquet: C'est important, ça aussi. Qui paierait . . .

Mr. Pringle: Mr. Chairman, to pursue my point a little further, if you ship your potatoes to a market and because of high freight rates nobody buys them, then what good would a subsidy be to you in Lévis if you could not sell them? You can only get a subsidy on the potatoes that you sell on the formula that you are establishing. Is it not much better to get your potatoes into your market as competitive as possible? If it is at a higher freight rate, you are not going to compete and you will not sell your potatoes to the consumer. They will buy locally or they will buy somewhere where they can buy them cheaper than they can buy them from you. This is the only point that I want to make.

M. Goulet: Bien, je vais vous dire, monsieur, pour répondre à votre question. Je ne demande pas de subventions spéciales pour le Québec et l'Ontario. Nullement. Je demanderais seulement à ce que ce soit fait pour rendre justice aux producteurs du Québec. A l'heure actuelle, il en coûte plus cher à ceux-ci pour récolter un 100 livres de pommes de terre qu'il en coûte au Nouveau-Brunswick, étant donné que nous ne sommes pas dans la région dite de cette culture.

M. Corbin: Pardon, monsieur le président. Vous êtes plus près des marchés que les gens du Nouveau-Brunswick et le but des subventions est justement d'égaliser cette différence, de donner une chance égale aux gens des Maritimes d'atteindre les mêmes marchés que vous à un taux concurrentiel.

M. Goulet: Le gouvernement, le CNR, devraient recommander au ministère de

[Interpretation]

represent could suggest, in order to help the Maritimes in particular, to give the difference of the deficit on transport to the farmer, by increasing to 50 cents there is a deficit; if you maintain it at 26 cents as it is at the present time, you could give the difference to the potato farmers in the Maritimes.

Mr. Duquet: You mean to say that instead of subsidizing the transport industry, it would be preferable to subsidize the producer?

Mr. Goulet: To give it to the producer in the Maritimes only.

Mr. Duquet: And who would pay at the other end? Is it the consumer?

Mr. Goulet: Then, here is the gap. This would probably be the cost to bear . . .

Mr. Duquet: This is also important. Who would pay? . . .

M. Pringle: Monsieur le président, si vous envoyez vos pommes de terre à un marché donné, et qu'en raison des frais élevés du transport des marchandises personne ne les achète, à quoi servirait donc de vous verser une subvention à Lévis, si vous ne pouvez pas les vendre. Vous ne pouvez obtenir de subventions que pour les pommes de terre vendues d'après votre méthode. Est-ce qu'il ne vaut pas mieux que vos pommes de terre soient envoyées sur le marché à un prix aussi concurrentiel que possible? S'il y a des frais de transport plus élevés, vous ne pourrez pas soutenir la concurrence, ni vendre vos pommes de terre au consommateur. Il achètera dans sa région ou là où il paiera moins cher.

Mr. Goulet: Well I will say this in reply to your question. I am not asking special subsidies for Quebec and Ontario, not at all. I am simply asking it to be just towards the Quebec producer. At the present time it is more expensive for the Quebec producer to harvest a hundredweight of potatoes than it does in New Brunswick, because we are not in the region which produces this product, it is costing more.

Mr. Corbin: You are closer to the market than New Brunswick producers and the purpose of the subsidy is to eliminate this difference to give the Maritime producers a possibility of reaching the same markets at a competitive rate.

Mr. Goulet: The government and the CNR should recommend a certain rate to the

[Texte]

l'Agriculture un taux, j'insiste toujours là-dessus, car le taux relativement bas que nous avons maintenant, n'aide pas du tout le producteur des Maritimes, soyez-en convaincus, vous aidez uniquement le consommateur ontarien et québécois. Il devrait y avoir une recommandation de faite au ministère de l'Agriculture à l'effet d'accorder une aide directe cela paraîtra peut-être plus injuste envers le Québec et l'Ontario mais nous comprendrons facilement. Comme vous le savez, ce n'est pas parce que l'Île-du-Prince-Édouard, est plus éloignée que les autres, que le taux sera plus élevé, pas plus que les gens du Nouveau-Brunswick n'auront à payer davantage en expédiant un wagon à Sarnia, Ontario. C'est injuste! Nous, du Québec, même s'il existe une différence de taux de 50 c. les 100 livres, en comparant les taux du Québec avec ceux du Nouveau-Brunswick et de celui-ci avec ceux de l'Île du Prince-Édouard, bénéficions encore d'une marge assez suffisante pour permettre au Nouveau-Brunswick d'offrir une concurrence assez grande avec le Québec et l'Ontario.

Mais, à mon avis, et vous le partagerez, en déduisant ainsi les taux de fret, vous défavorisez complètement le producteur du Nouveau-Brunswick, c'est uniquement à son détriment. Le déficit de trois millions qui peut survenir est absorbé uniquement par le producteur des Maritimes. Ou on l'a, ou on ne l'a pas!

Le président: Monsieur Godin.

M. Godin: Le témoin pourrait-il nous expliquer pourquoi la politique actuelle n'aiderait pas les producteurs des Maritimes?

M. Goulet: La politique actuelle n'aide pas les producteurs des Maritimes parce qu'elle ne répond, en aucun point, au but visé par le ministère des Transports.

Vous voyez, une famille de consommateurs à Montréal ou à Toronto, aura à payer, par suite d'un taux majoré disons de 100 p. 100 environ \$4.00 à \$5.00 par année de plus. A l'heure actuelle, prenant comme exemple la province de Québec, disons 26 c., 52 c., chaque famille paie \$4.

Mais le pauvre cultivateur du Nouveau-Brunswick, combien devra-t-il payer, lui? Ce n'est pas le consommateur qui va se plaindre du \$4 que coûte sa consommation au cours des dix mois, si on calcule l'écoulement d'une récolte selon les normes habituelles, dix mois par année. C'est toujours et uniquement au détriment du producteur des Maritimes.

Maintenant, une autre lacune qui devrait être comblée et sans doute qu'en portant ce

[Interprétation]

Department of Agriculture—I always insist upon this because the relatively low rate which you now have—does not assist the Maritime producer. You can be sure of this. You are simply helping the consumer in Ontario and in Quebec. A recommendation should be made to the Department of Agriculture in order to grant a subsidy in a more direct way. This may seem more unjust toward the Quebec and Ontario producer, but they will easily understand. As you know, it is not because Prince Edward Island is further than the other provinces that the rate should be higher. Neither the people of New Brunswick would have to pay more for shipping a carload to Sarnia, Ontario. This is unjust. We, in Quebec, even with a rate differential of 50 cents per hundredweight, in comparing Quebec rates with those of New Brunswick and this province's rates with those of Prince Edward Island, we still enjoy a margin which is sufficient to allow the New Brunswick to be competitive with Quebec and Ontario.

But by reducing the freight rate you are discriminating against the New Brunswick producer. This is only to his detriment. The resulting \$3 million deficit is absorbed by the Maritime producer only, whether you want to recognize that or not.

The Chairman: Mr. Godin.

Mr. Godin: Could the witness explain why the present policy would not assist the Maritime producer?

Mr. Goulet: The present policy does not assist the Maritime producer because in no way does it reach the objective of the Department of Transport. You see, a family of consumers in Montreal or in Toronto will have to pay a surplus of rate of \$4.00 or \$5.00 a year more with an increased rate at 100 per cent. At the present time let us take as a basis 26 cents in Quebec, which, when the rate is increased will be 52 cents, or \$4.00 per family. But the poor farmer of New Brunswick, how is he going to pay? It is not the consumer who is going to complain for the \$4.00 he paid in the 10 months, if you consider that the disposing of a crop takes normally ten months a year. It is always and only to the disadvantage of the Maritime producer.

Now, there is another deficiency which should be corrected and in bringing this fact

[Text]

fait à votre attention, cela va en faire réfléchir quelques-uns; ils se diront: «Bien, cela va favoriser le Québec, le transport, cela va favoriser l'Ontario.» Mais, encore là, je ne sais si vous êtes au courant, mais combien de cultivateurs des Maritimes sont obligés d'abandonner leurs terres pour venir s'établir, soit dans la région de Québec, d'Ontario et de Montréal, et dans toute la province de l'Ontario. Pourquoi? C'est parce qu'ils ne peuvent pas vivre chez eux. Et si le taux de fret était augmenté et ensuite redistribué par le ministère de l'Agriculture ou au nombre de wagons chargés à chaque cultivateur par année, à ce moment-là, les agriculteurs offriraient une concurrence plus forte envers nos voisins de l'Ouest, et plus particulièrement du Québec.

M. Godin: En somme, vous préconiserez une politique d'augmentation de prix de la pomme de terre, quitte à faire payer quelques dollars de plus par les familles, mais que le producteur ait un prix supérieur pour sa production? Au lieu de financer le transport et maintenir un prix dérisoire à l'autre bout, en réalité, vous préférez que nous commençons par la tête, si je puis m'exprimer ainsi, en...

M. Goulet: Le ministère de l'Agriculture pourrait certainement se convaincre qu'il serait plus facile pour lui d'acheter des matières sèches, des pommes de terre pour une valeur de \$1 million pour les distribuer aux pays qui en ont besoin, disons, et alors, elles ne seraient pas gaspillées et envoyées à la rivière comme ceci se fait présentement; un apport de \$1 million de pommes de terre cette année aurait certainement contribué à assouplir le marché.

M. Godin: Le marché est-il important, y a-t-il une forte production?...

M. Goulet: Une forte production, et cette année, nous attendons une *bumper crop*.

M. Godin: Est-ce que le Québec est dans la même situation? Les gens de Rivière-du-Loup et de Saint-Nicolas, qui produisent la pomme de terre, sont-ils aux prises avec le même problème?

M. Goulet: Tout le monde est aux prises avec le même problème. Considérons le moyen de transport: au Nouveau-Brunswick, j'étais là, j'ai chargé environ 2 mille wagons de pommes de terre pendant dix ans, nous n'avions jamais à faire plus de 7 à 8 milles pour charger un wagon. Ici, je vends des pommes de terre à l'*International Paper* à La Tuque. J'ai 125 milles à parcourir. Combien cela me coûte-t-il pour les expédier à La Tuque? Rappelez-vous que j'ai 30 cents les 100

[Interpretation]

to your attention, it will undoubtedly make some of you ponder and say: This will be to the advantage of Quebec, of the transport business or of Ontario. But, there again, I do not know if you are aware of this, but how many farmers from the Maritimes have to leave their land to come and establish in Quebec or in Ontario or in Montreal or in the rest of the province of Ontario. What is the reason? Because they cannot make a living on their land. And if the freight rate were increased and redistributed by the Department of Agriculture over the number of carloads charged to each farmer yearly, it would become more competitive with regard to our neighbours to the West, and in particular Quebec.

Mr. Godin: So you would rather advocate a policy of increase in the price of potatoes even if this would mean a few dollars more to be paid by the families so that the producer would get more for his production? Instead of financing the transport and maintaining a very low price at the other end, you would rather see us start at the beginning.

Mr. Goulet: The Department of Agriculture could certainly realize that it would be easier for them to buy \$1 million worth of dry potatoes and distribute it to the countries which need this product and our potatoes would not be spoiled and thrown into the river as we are doing at the present time. One million dollars' worth of potatoes this year would certainly have made the market more flexible.

Mr. Godin: Is it an important market? Is there a high production?

Mr. Goulet: Yes, and this year we are expecting a bumper crop.

Mr. Godin: Is Quebec up against the same situation? Are the Quebec producers in St. Nicholas and Rivière-du-Loup up against the same problem?

Mr. Goulet: Yes. Everybody has the same problem. Let us look at the transportation. I was in New Brunswick before and I shipped about two thousand carloads of potatoes in ten years, we never had to go further than 7 or 8 miles to load a car. Over here, I sell potatoes to International Paper at La Tuque, 125 miles away. What would it cost me to ship the potatoes to La Tuque? Mind you I get 30 cents less per 100 weight because my potatoes bear the label of Quebec. Am I com-

[Texte]

liv. de moins parce que mes pommes de terre portent une étiquette du Québec. Est-ce que je fais une grosse compétition au Nouveau-Brunswick? Et, encore là, cette année, j'enregistre un déficit brut de \$100,000. Je le réalise moi-même que je vais faire un déficit énorme.

M. Godin: Êtes-vous producteur ou commerçant?

M. Goulet: Je ne suis que producteur, je ne fais aucun commerce.

M. Godin: C'est parce que vous avez signalé le fait que vous êtes déjà allé en chercher. Au début, vous étiez acheteur, aujourd'hui, vous êtes producteur, n'est-ce pas?

M. Goulet: Aujourd'hui, je suis producteur.

M. Godin: Dans la région de Québec?

M. Goulet: Dans la région de Québec.

Le président: Monsieur Duquet.

M. Duquet: Je voudrais essayer de résumer tout cela. En somme, vous proposez d'éliminer le subside sur le transport.

M. Goulet: C'est cela.

M. Duquet: Hausser le taux du transport et donner le bénéfice directement au producteur du Nouveau-Brunswick.

M. Goulet: C'est cela.

M. Duquet: Mais, est-ce que vous précisez qu'il faudrait le donner simplement à la zone désignée?

M. Goulet: A la zone désignée, soit les Maritimes.

M. Duquet: Bon.

M. Goulet: Mais étant donné que nous, ici, sommes plus près des marchés, si nous donnons la qualité, ce ne sera pas une injustice grave contre nous du Québec puisque je crois, avec le temps et le travail, nous pourrions en venir à les concurrencer.

M. Duquet: Et vous croyez que nous éliminerions la misère des producteurs du Nouveau-Brunswick en leur donnant le subside directement.

M. Goulet: Évidemment, il devrait y avoir des normes, comme aux États-Unis, à savoir de combien réduire ou augmenter. Ainsi, l'an passé, indirectement, l'annonce par le Fédéral de l'octroi de \$400 par cultivateur dont la ferme ne dépassait pas 16 acres, fut faite au détriment encore du petit cultivateur. Le petit

[Interprétation]

peting with New Brunswick? And again, this year, I have a gross deficit of \$100,000. I know very well that I shall suffer an enormous deficit.

Mr. Godin: Are you producing or trading?

Mr. Goulet: I am just a producer. I do not trade in potatoes.

Mr. Godin: You pointed out that you have already done purchasing; you were a buyer and now you are a producer, is it not so?

Mr. Goulet: Today, I am a producer.

Mr. Godin: In the Quebec region?

Mr. Goulet: In the Quebec region.

The Chairman: Mr. Duquet.

Mr. Duquet: I simply wanted to sum all this up. What you are proposing is to eliminate the subsidy on transport.

Mr. Goulet: That is right.

Mr. Duquet: Raise the freight rate and hand the benefit over to the New Brunswick producers.

Mr. Goulet: That is right.

Mr. Duquet: Do you mean that it should be given only to the designated area?

Mr. Goulet: To the designated area, namely the Maritimes.

Mr. Duquet: Good.

Mr. Goulet: As we here are closer to the market and if we provide quality it will not be a grave injustice to the Quebec producer because I think that with time and hardwork we will be able to compete.

Mr. Duquet: And you think that we would eliminate the difficulties of the New Brunswick producers by giving them direct subsidies?

Mr. Goulet: Of course a standard should be established by the government, as it is done in the United States, in such a way as to know to what extent the subsidy should be reduced or increased. For instance, the announcement by the federal government that a \$400 grant would given to farmers

[Text]

cultivateur qui, en se basant sur une demande accrue l'an passé, en a semé davantage, qu'est-ce qui l'a mis dans le pétrin? C'est encore ce fameux subside. Il a certainement aidé le gros producteur, mais il a nui au petit à tel point que les deux tiers des producteurs des Maritimes sont sur le bord de la banqueroute.

[Interpretation]

whose farms did not exceed 16 acres was once more detrimental to the small farmer who, relying on an increased demand for potatoes last year planted more acres. Who do you think put him in this awkward situation? It is once more this famous subsidy. This kind of subsidy has certainly helped the large producer but it has hurt the small producer to such an extent that two-thirds of the Maritime producers are on the verge of bankruptcy.

M. Duquet: Malgré d'énormes productions?

Mr. Duquet: In spite of the enormous production?

M. Goulet: Malgré d'énormes productions.

Mr. Goulet: In spite of the enormous production.

M. Corbin: Je comprends très bien le point de vue de l'intervention du témoin et je ne me fais certainement pas expert dans les problèmes de la pomme de terre mais j'ai déclaré ce matin, à monsieur Gosselin, que cette situation existe et persiste au Nouveau-Brunswick depuis maintenant quatre ans: nous avons des problèmes de surplus de production, et des problèmes de mise en marché. Et il me semble que l'intervention du témoin cet après-midi est un problème agricole d'ordre très général plutôt qu'un problème de transport. C'est l'ensemble des problèmes de l'industrie de la pomme de terre qu'il faut étudier, non seulement l'industrie dans le contexte du transport par chemin de fer ou par camion, mais l'ensemble de la production, de la transformation et de la commercialisation de la pomme de terre. Je crois que le témoin a très bien établi son point, et à mon avis, il serait inutile pour nous de poursuivre cette discussion davantage parce que le problème que vous nous présentez, monsieur, c'est un problème qui relève plutôt du comité de l'Agriculture que du comité des Transports.

Mr. Corbin: I understand the witness and even if I am not an expert in potato production, I nevertheless told Mr. Gosselin this morning that this situation exists and persists in New Brunswick for the last four years where we have a problem of over production and marketing difficulties. And it would seem to me that the witness' statement this afternoon indicates that the problem is more of a transport nature rather than a general agricultural one. We must study the problems of the potato industry as a whole, not only the problems of the industry in its railway or truck transport context, but the whole problem of production, processing and marketing of the potatoes. I think that the witness has very well stated his point and to my mind it would be useless to pursue this argument any further because the problem which you state is a problem which concerns the Committee on Agriculture more than the Committee on Transport.

Maintenant, je ne me dissocie pas du tout, je suis tout à fait sympathique à votre cause d'autant plus que vous prenez la part des producteurs de pommes de terre du Nouveau-Brunswick. Ce serait pour moi tout à fait ridicule de contredire ce que vous venez de dire ou de prendre position contre vous. Monsieur le président, je conseillerais au témoin de porter ce problème à l'attention du comité de l'Agriculture et même, je l'inviterais à faire des recommandations au gouvernement pour que le gouvernement fédéral, en coopération avec les gouvernements provinciaux, institue une commission, ou un groupe d'étude pour étudier les problèmes de production, de transformation et de transport de la pomme de terre au Canada.

I sympathize with your case as you are standing up for the potato producer of New Brunswick. It would be absolutely ridiculous for me to contradict what you have said or take a position against you. Mr. Chairman, I would advise the witness to take up this problem with the Committee of Agriculture. I would even invite him to make recommendations to the Government, so that, in cooperation with the provincial governments the federal government institute a board or a study group to consider the problems of production, processing and transportation of potatoes in Canada.

M. Goulet: Voulez-vous dire par là que, lorsqu'il y a une baisse de taux, c'est le

Mr. Goulet: Do you mean to say that when there is a decrease in rates, it is the Minister

[Texte]

ministère de l'Agriculture qui la recommande au ministère des Transports?

M. Corbin: Non. C'est un problème connexe à l'industrie de la pomme de terre, mais ce n'est qu'un petit problème dans l'ensemble.

M. Goulet: Maintenant, il y a une autre injustice: A l'heure actuelle, des camionneurs du Nouveau-Brunswick, parce qu'ils sont fusionnés en compagnies, peuvent faire le transport et recevoir des subventions du ministère des Transports. Encore là, je crois qu'on tue le petit camionneur qui peut avoir quatre ou cinq camions, et dont l'entreprise n'est pas constituée en compagnie.

Le président: C'est encore une question de régie provinciale, qui existe aussi bien au Nouveau-Brunswick qu'au Québec.

M. Goulet: Alors cela n'est pas du tout de votre juridiction?

Le président: Non, cela ne relève pas du tout du Fédéral.

M. Corbin: C'est-à-dire que le Fédéral ne subventionne pas les camionneurs qui ne sont pas reconnus par la régie provinciale. C'est aussi simple que cela.

M. Godin: Monsieur le président, le témoin a-t-il rencontré dernièrement les producteurs du Nouveau-Brunswick? Croit-il qu'ils seraient en faveur de sa proposition, les producteurs des provinces Maritimes?

M. Goulet: Au début, lorsqu'on est arrivé avec la politique de la baisse des taux, on a cru que cela pourrait promouvoir la vente des pommes de terre. Aujourd'hui, on s'aperçoit que c'est tout le contraire. Seul le consommateur en bénéficie. Je le répète, on fait porter le joug des mesures anti-inflationnistes par le producteur.

Le président: Monsieur Goulet, nous tenons à vous remercier de votre présentation.

Messieurs, j'ai ici M. Paul Dumont, l'ex-président de l'Association canadienne des manufacturiers qui a un court mémoire à nous présenter. Est-ce l'avis du comité? D'accord! Monsieur Paul Dumont.

M. Paul Dumont (Ex-président de l'Association canadienne des manufacturiers): Monsieur le président, messieurs les membres du comité, je vous remercie de m'accorder la parole même si je n'en ai pas pour tellement longtemps. Je ne veux que vous livrer des généralités qui, je crois, seront assez pertinentes au sujet dont nous nous occupons, c'est-à-dire des subventions au transport.

[Interprétation]

of Agriculture that recommends it to the Department of Transport?

Mr. Corbin: No, not at all. It is a problem related to the potato industry. It is only a small problem.

Mr. Goulet: There is also another injustice. At the present time, some New Brunswick truckers having merged into companies, can operate and thereby obtain subsidies from the Department of Transport. Here again, I believe that that is a sure way of killing the small trucker who owns four or five trucks but whose enterprise is not incorporated.

The Chairman: This is also a matter of provincial jurisdiction which exists in New Brunswick as well as in Quebec.

Mr. Goulet: So that is not at all within your jurisdiction?

The Chairman: No, that matter does not fall under federal jurisdiction.

Mr. Corbin: In other words, the federal government does not subsidize truckers which are not recognized by the provincial authorities.

Mr. Godin: Mr. Chairman, did the witness meet the New Brunswick producers lately? Does he believe that they would be favourable to his proposal, the Maritime provinces producers themselves?

Mr. Goulet: At the beginning when we first introduced the policy of reduced rates, we believed that it would further the sale of potatoes. But now we recognize that it is just the reverse. It is only the consumer that benefits from it. I say it once again, the load of anti-inflationist measures is carried by the producer alone.

The Chairman: Mr. Goulet we wish to thank you for your presentation.

Gentlemen, I have here Mr. Paul Dumont, Chairman of the Canadian Manufacturers Association who has a very small brief to submit. Is the Committee agreeable? Mr. Paul Dumont.

Mr. Paul Dumont (past President, Canadian Manufacturers' Association): Mr Chairman, members of the Committee, thank you very much for giving me the opportunity to speak to you but I will be brief. I only want to express some general principles and make general remarks which are related to the subject now under study—that is subsidies to transport companies, among other things.

[Text]

Parmi les généralités que je voudrais soulever, il y a d'abord l'occupation d'un petit géant d'entreprise. Je possède une entreprise dont je suis président, et où j'emploie environ 25 personnes. Nous expédions nos produits d'un océan à l'autre, nous couvrons le Canada tout entier. Incidemment, nous fabriquons des armoires de cuisine, des choses très volumineuses et qui nous coûtent très cher depuis que les chemins de fer calculent leurs prix au cubage. Je voudrais vous signaler que la région ici, est sous-développée, et ce qu'on remarque des régions sous-développées un peu partout dans le monde, c'est justement qu'elles ne peuvent pas s'aider, qu'elles n'ont pas les infrastructures dont elles auraient besoin pour progresser à un rythme de développement qui serait désirable pour l'ensemble d'un pays.

Or, je suis le premier à reconnaître que les efforts du gouvernement canadien sont très louables pour essayer de répandre le bien-être par tout le pays, mais j'ai un peu l'impression qu'on essaie présentement de mettre un cataplasme sur une jambe de bois. Je m'explique.

Je vous ai parlé tantôt de l'absence d'infrastructures. Prenons par exemple les subventions au transport par camion vers les Maritimes. Savez-vous qu'il n'y a à peu près pas de camionnage entre Québec et les Maritimes? Ce sont des maisons qui opèrent de Montréal vers les Maritimes. Peut-être ne l'aviez-vous pas noté, peut-être n'est-ce pas connaissance courante mais c'est ce qui prévaut présentement. Je dois dire aussi, je ne voudrais pas entrer sur un terrain dangereux, que tout le transport, à mon avis, devrait être restructuré de façon à tirer profit des avantages de chaque forme de transport. J'ai l'impression qu'elles sont toutes complémentaires, mais à l'heure actuelle, la concurrence effrénée qui existe entre les différents modes de transport et le genre de «lobbying» dont vous avez été l'objet un peu plus tôt, ne portent pas à la sénérité voulue pour évaluer les problèmes. Voici un exemple: La ville de Québec, c'est le point de départ normal pour desservir la Côte-Nord.

Il y a des entreprises de camionnage qui desservent la Côte-Nord; à travers les montagnes, c'est très dur, alors la note au bout est extrêmement élevée. Or, voici que le chemin de fer, pour nous aider et répondre à un besoin, a essayé d'organiser des transports intégrés à partir de la ville de Québec par une voie normale, soit le chemin de fer jusqu'à Rimouski et un traversier vers la Rive nord. Or ce sont des camionneurs qui ont empêché ce système de marcher, à cause de la concurrence qu'il leur faisait. Je ne propose pas encore de solution, je le ferai vers la fin.

[Interpretation]

I would like to mention first of all, the different aspects of managing a small firm. I own a small business of which I am the president. I employ about 25 persons and we ship our products from one ocean to the other. We cover all of Canada. We manufacture large kitchen cupboards, rather bulky items and are adversely effected ever since the railroads introduced the cubage policy. I would like to point out that the region here is underdeveloped and under-developed regions here or anywhere in the world cannot be self-sufficient. They do not have the basic structure they would need in order to develop at a rhythm which would be desirable for the whole of the country.

Now I am the first to recognize that the efforts of the Canadian Government are very commendable for trying to promote welfare in all the country. But it is my impression that what they are trying to do at the present time is a sort of poultice on a wooden leg and let me explain.

I spoke of the basic structures which are lacking. Let us take for instance the subsidies to the transport by truck to the Maritimes. Do you know that there is hardly any trucking between Quebec and the Maritimes? They are companies which go from Montreal to the Maritimes. Perhaps everyone is not aware of this but this is what happens at the present time. I should also say—I do not want to tread on dangerous ground—but all the transport system should be restructured in order to get the maximum out of every form of transport. It seems to me they are all complementary, but at present, the tremendous competition that exists between all means of transport and the kind of lobbying that you experienced a while ago, does not provide the necessary serenity to evaluate the problems. Here is an example: Quebec City is the normal point of origin to serve the North Shore.

There are trucking companies which serve the North Shore through rough mountainous regions, it is very difficult and this means that the bill is extremely high. Now the railway, in order to assist us and to meet a requirement, has tried to organize an integrated transport originating in Quebec city by normal route that is by railway up to Rimouski with ferry service to the North Shore. The result was that the truckers have blocked this integrated system because of competition. I am not yet suggesting any solution to the problem, I shall do that towards the end.

[Texte]

Pour continuer, je voudrais vous dire que dans le transport ferroviaire vers l'Ouest, on a cherché à maintes reprises à instaurer un système de wagons en commun à partir de Québec. Cela n'a jamais pu survivre. A l'heure actuelle, il nous faut payer à prix fort, à partir de Québec et jusqu'à Montréal pour ensuite utiliser les wagons en commun de Montréal. Pour desservir les provinces Maritimes, il est normal de partir de Québec, et je crois qu'il est dans l'ordre des choses que le gouvernement fédéral essaye d'équilibrer la région de Québec et la monstruosité qui est Montréal. Je n'ai rien contre les Montréalais, mais je crois que c'est une position raisonnable, n'est-ce pas? Pardon.

M. Duquet: Nous parlons de transport.

M. Dumont: Exactement. La même chose se produit dans le cas des bateaux qui desservent, disons, les Maritimes, Terre-Neuve de même que le Labrador ou Frobisher Bay. Vous n'êtes pas capable d'expédier de Québec. Il faut nécessairement passer par Montréal, que ce soit pour le Pierre Radisson ou l'Esquimaux ou tout autre, il faut se rendre à Montréal, car à l'heure actuelle, il n'y a pas de transport originant à Québec. Tout ce que vous avez, ce sont les bateaux subventionnés de la Compagnie Clarke qui font le service local sur la Côte-Nord, mais il ne desservent ni Terre-Neuve ni le Labrador.

Le président: Me permettriez-vous une question. Vu que nous avons un représentant du Canadien-National, peut-être pourrions-nous lui poser cette question.

M. Trudel: Monsieur le président, si vous me permettez, je voudrais poser quelques questions.

Le président: Un peu plus tard, c'est très bien.

M. Dumont: Pour moi, la solution à longue échéance sera probablement de délimiter les responsabilités de transport. Qu'on le veuille ou non, il y a une sorte de transport pour lequel le camion est plus approprié, et une autre pour laquelle le chemin de fer est meilleur. Je ne sais pas si cela peut se faire par législation mais c'est une chose à laquelle il faut penser, tout comme la restructuration des taxes entre les provinces et les municipalités, mais c'est là un problème qui nous dépasse tous sans aucun doute. Alors, voici, à cause de ces limitations qui frappent la région de Québec et, en particulier, celle de Lévis, je suggère que le transport vers l'Ouest à partir des régions qu'on veut protéger par le bill en question soit subventionné jusqu'à Montréal afin d'aller rejoindre les grandes artères de

[Interprétation]

With regard to railway transport towards the west, many attempts were made to establish a joint wagon system originating in Quebec, without success. Presently we have to pay a high price for transport from Quebec to Montreal and then use a common carrier from Montreal onward. To serve the Maritimes it is normal that the transport should originate in Quebec and I think it is reasonable to expect the federal government to establish a balance between the region of Quebec and the giants in Montreal. I have nothing against the people of Montreal but I think that it is a reasonable stand, don't you think so?

Mr. Duquet: We are discussing transport.

Mr. Dumont: Precisely. The same thing happens in the case of ships serving the Maritimes, such as Halifax, Newfoundland as well as Labrador, Frobisher Bay and all those places. You cannot ship from Quebec. You must necessarily go through Montreal, whether it is by way of the Esquimaux or the Pierre Radisson or any other means; you have to go to Montreal because there is no direct transport from here. There are small boats from the Clarke company which serve the North Shore but they go neither to Newfoundland nor to Labrador.

The Chairman: May I put a question? We have a representative of the Canadian National to whom we could ask this question.

Mr. Trudel: Mr. Chairman, with your permission I should like to ask a few questions.

The Chairman: Later on, very well.

Mr. Dumont: I maintain that as a long-term solution we should define the responsibility of the transport companies. Whether one likes it or not, there are certain kinds of transports for which trucking is more efficient and others for which the railways are better suited. I do not know if this can be done through legislation but this is something which should be thought of just as the restructuring of taxes between provinces and municipalities, but this is a problem which is no doubt beyond our jurisdiction. So because of the limitations that hit the Quebec region and in particular the Lévis region, I would suggest that transport toward the West from the regions which are to be protected by this bill should be subsidized up to Montreal, so as to link up with the great arteries of communica-

[Text]

communication qui existent déjà et où il y a des tarifs convenus, des services, des livraisons promptes, où le transport est du XX^e siècle, en d'autres termes.

Je voudrais souligner aussi en passant que les chemins de fer sont en train de restructurer leurs services dans le but de limiter les coûts, cela c'est évident. Je dois accorder aux chemins de fer qu'ils ont l'honnêteté de vouloir diminuer leurs prix coûtants, mais d'un autre côté, il faut bien dire que c'est fait en tenant assez peu compte des petites agglomérations, ce n'est pas d'ici que vient le trafic et je vous assure que nous sommes passablement négligés.

Alors, c'est pourquoi j'estime que jusqu'à ce que nous ayons trouvé une meilleure façon de procéder il serait important que les subventions de cette région de l'Est couvrent le territoire jusqu'à Montréal, au moins pour aller rejoindre les grandes artères.

Mr. Howe: Mr. Chairman, why stop at Montreal?

M. Dumont: Parce que c'est le point de départ.

Mr. Howe: Why stop in Montreal? Why not go to Toronto?

Mr. Dumont: Because good communications start in Montreal. Do they not?

Mr. Howe: They start in lots of places.

Mr. Dumont: Well, tell me of any single place outside Montreal where they start. You have no decent communication system before Montreal. It starts from Saint John, Halifax, and possibly Moncton, if you are talking about rail transportation and rail only, otherwise the only integrated carrefour for transportation is Montreal. It could be Toronto and I would not object to that, but I think that the normal place would be Montreal.

The Chairman: Mr. Trudel.

M. Trudel: Je vais être bref, monsieur le président. Monsieur Dumont, vous avez mentionné la règle du cubage, celle-ci ne s'applique-t-elle pas à tous les modes de transport?

M. Dumont: Non, pas encore, les camions ne l'utilisent pas à l'heure actuelle.

M. Trudel: Vous avez, si vous me permettez . . .

[Interpretation]

tion which already exist and where there are agreed charges for services, prompt delivery and where transport is really organised and worthy of the 20th century.

I would also like to emphasize in passing that the railways are restructuring their services so as to limit the costs, which is quite evident. I must admit that the railways are honest enough in their efforts to reduce their cost price, but this does not take into consideration the small communities. The main traffic does not come from these small places and we are prejudiced.

Until we find a better way of acting, I think that it would be important that the subsidies for this eastern region include all the area up to Montreal at least to provide a link with the large arteries.

M. Howe: Pourquoi s'arrêter à Montréal, monsieur le président?

Mr. Dumont: Because it starts there.

M. Howe: Pourquoi s'arrêter à Montréal? Pourquoi pas à Toronto?

M. Dumont: Parce que les bonnes communications commencent à Montréal, n'est-ce pas?

M. Howe: Elles commencent dans bien des endroits.

M. Dumont: Nommez-moi un seul endroit à l'extérieur de Montréal où elles commencent. Il n'y a aucun système de communication décent avant Montréal. Si vous voulez parler du transport ferroviaire et des chemins de fer seulement, il commence à Saint-Jean, Halifax et même à Moncton, mais le seul autre carrefour intégré de transport, c'est Montréal. Cela pourrait être Toronto, je ne m'y opposerais pas, mais je pense que normalement, ce devrait être Montréal.

Le président: Monsieur Trudel.

Mr. Trudel: I wish to be brief, Mr. Chairman. Mr. Dumont, you mentioned the cubage system. Does it not apply to all systems of transportation?

Mr. Dumont: No, not yet. The trucking industry does not use it yet.

Mr. Trudel: Allow me to say that you have . . .

[Texte]

M. Dumont: Seule la compagnie Smith s'en prévaut, parce qu'elle dépend du chemin de fer Pacifique-Canadien, c'est la seule à l'avoir adoptée.

Mr. Trudel: Cela s'applique si vous avez, par exemple, le *foam* ou d'autre matériel qui prend beaucoup d'espace; je pense que cela s'applique à peu près à toutes les compagnies, les lignes aériennes, les compagnies de transport l'ont, ainsi que le chemin de fer. Maintenant, ce n'est pas la même, cela varie et je crois que dans certains cas, on est même beaucoup plus sévère que le chemin de fer.

M. Dumont: Alors, disons, si vous voulez m'excuser de vous interrompre, disons que c'est arbitraire dans le cas des camionneurs et ça ne l'est pas ailleurs.

Mr. Trudel: Possible.

M. Dumont: Oui.

Mr. Trudel: Maintenant, vous avez manufacturé des armoires de cuisine.

M. Dumont: Oui.

Mr. Trudel: Vous avez mentionné le cubage, parce que cela s'applique directement aux armoires, mais est-ce que, comme c'est le cas pour d'autres manufacturiers et j'ai pu le constater, vos armoires sont attachées avec une courroie pour l'expédition?

M. Dumont: Vous voulez dire en pièces, non, elles sont assemblées; c'est parce que nous sommes dans le *Affluent Society*, il ne faut pas l'oublier, n'est-ce pas.

Mr. Trudel: C'est vous qui le dites, remarquez bien.

M. Dumont: Des armoires en pièces détachées ne se vendent pas.

Mr. Trudel: Je ne connais pas votre produit, j'ai vu de vos concurrents qui le font présentement, voyez-vous, c'est ni plus ni moins qu'un assemblage qui se termine sur place pour justement éliminer le problème auquel nous avons à faire face, c'est la raison pour laquelle je mentionnais cela.

M. Dumont: Éliminer un des problèmes.

Mr. Trudel: C'est un des problèmes, partiellement, mais il y a des cas où ce n'est pas possible et il y en a d'autres où ça l'est. L'autre problème, et on peut poser la question je pense que c'est le président qui l'a soulevée, concerne soit le National-Canadien, soit le Pacifique-Canadien: la question des wagons conjoints. Le service n'existe pas ici, si j'ai bien compris votre question.

[Interprétation]

Mr. Dumont: Only Smith Transport applies it because they depend on CPR, it is the only one to have adopted it.

Mr. Trudel: This system applies if you ship for instance "foam" or any merchandise taking much space. I believe almost all companies, airlines and transport companies have this system, as well as railways. Now it is not the same everywhere, it varies. In some cases it is even stricter than the railways.

Mr. Dumont: Excuse me, if I interrupt you, but we can say it is arbitrary in the field of the trucking industry but it is not in the other fields.

Mr. Trudel: Possibly.

Mr. Dumont: Yes.

Mr. Trudel: And you mentioned the kitchen cupboards.

Mr. Dumont: Yes.

Mr. Trudel: You mentioned the cubage because it applies directly to the cupboards, but does it apply to other manufacturing as I have already noticed it? Are the cupboards strapped ready for shipping?

Mr. Dumont: You mean in parts? No, they are assembled; this is due to the fact that we are in an affluent society, we must not forget that.

Mr. Trudel: This is your opinion.

Mr. Dumont: You cannot sell an unmounted cupboard any more.

Mr. Trudel: I did not see your product, but some competitors of yours manufacture them presently and it is just a question of assembling the parts once they reached their destination, to eliminate precisely the problem we are now facing; that is why I mentioned this.

Mr. Dumont: Eliminate one of the problems.

Mr. Trudel: One of the problems, partially, but in some cases it is possible and in others it is not possible. The other problem which the chairman raised concerns either the CNR or the CPR: the question of joint carloads. Such a service is non-existent, if I understand you well.

[Text]

M. Dumont: Non, pour autant que je me rappelle. Évidemment, vous savez, j'ai beaucoup à faire pour conduire mon entreprise et puis ce qui se passe dans un domaine aussi particulier que le transport et qui ne m'intéresse pas immédiatement, disons que je suis apte à en omettre un peu, à en ignorer un peu. Mais je crois savoir qu'il existe un tarif de Québec en direction de Vancouver pour la chaussure et je n'en connais pas d'autres.

M. Trudel: Merci, monsieur le président.

M. Dumont: Vous savez, je vous parle de régions sous-développées, en voici une, c'est le propre des régions sous-développées. Prenez, par exemple, tous les gens qui vont en Afrique à l'heure actuelle, qu'est-ce qu'ils disent: «Bien, oui, mais il n'y a pas moyen de leur faire comprendre rien à ces gens-là,» c'est cela des gens sous-développés, c'est cela.

Mr. Allmand: Mr. Chairman and Mr. Dumont, I do not know if you are familiar with the National Transportation Act passed in 1967 but many of the ideas that you have put forward for trying to co-ordinate transportation and make the best use of the different modes comes within the principle of that Act passed in 1967. It does take a long time but that Act is administered by the CTC and the government and I think they are in the process of trying to rationalize under that Act all modes of transportation. Many of the goals that you put forward in your comments are ones that the Act is trying to achieve.

Mr. Dumont: Of course a lot of politics is involved.

An hon. Member: In the CTC?

Mr. Dumont: No, I am speaking of integration because you have here mixed jurisdictions and from the start you are beat. There are no two ways about it. Perhaps more meetings would be helpful. However, I still think that there is a definite field for definite forms of transportation in respect of definite traffic. I feel that way about it. I remember once in particular where one carrier, whom I knew very well, undertook to transport some paper rolls from a place in New Brunswick to Montreal for the same amount as the railway. I know he was losing money because he just could not afford it. The only way he could afford it was to overload.

There is no province that is as bad as Quebec for overloading trucks. I think that is common knowledge here in the province. Of course they are trying to improve things, they

[Interpretation]

Mr. Dumont: Not as far as I recall. Of course, I have much to do in my own business and what happens in the field of transportation, which is of no direct interest to me may go unnoticed. But I believe there exists a tariff for shoes from Quebec towards Vancouver, and I am not aware of any other.

Mr. Trudel: Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Dumont: I was speaking of under-developed areas. This is one. Let us consider, for instance, all the people that go to Africa, what do they say: "Those people over there will not understand anything", and that is exactly the problem of the under-developed people and the under-developed areas. They do not understand anything.

M. Allmand: Monsieur le président, monsieur Dumont, je ne sais pas si vous connaissez la Loi nationale sur les transports adoptée en 1967, mais bon nombre d'idées que vous avancez, dans le but de coordonner les modes de transport et de tirer le meilleur parti possible des différents modes sont couvertes par cette loi. Cela prend du temps, mais la Loi est appliquée par la Commission canadienne des transports et le gouvernement, et je crois qu'on cherche, en vertu de cette loi, à rationaliser tous les modes de transport. Ainsi, la loi essaie de réaliser plusieurs des objectifs que vous avez exposés.

M. Dumont: Cela met naturellement en jeu la politique...

Une voix: Dans la Commission canadienne des transports?

M. Dumont: Non, je parle d'intégration parce qu'il y a croisement de compétence et dès le départ, vous êtes battu. Il n'y a pas deux manières de s'y prendre. Il serait peut-être utile de se réunir plus souvent. Toutefois, je pense encore que c'est un domaine bien précis de mode de transport aussi précis pour un transport déterminé. C'est ainsi que je pense. Je me souviens d'un transporteur que je connaissais très bien qui s'était engagé à transporter des rouleaux de papier d'un endroit du Nouveau-Brunswick à Montréal pour le même montant que les chemins de fer. Je sais qu'il perdait de l'argent parce qu'il ne pouvait pas le faire. La seule façon de réussir c'était de surcharger.

Il n'y a pas de pire province que le Québec pour les camions surchargés. Tout le monde le sait très bien. On essaie naturellement d'améliorer la situation. Il y a de meilleures routes

[Texte]

have better roads, so I suppose that situation will improve. However, that sort of thing prompted people to overload trucks. I think we are doing harm to the railway by taking over that kind of transportation. I have the same feeling about people who transport by truck plywood from the west coast all the way to Ontario in the hope of taking back more lucrative merchandise. I think that should be eliminated somehow. But then, that is not for me to decide.

The Chairman: Are there other questions, gentlemen?

M. Corbin: Je voudrais bien comprendre la recommandation que nous fait M. Dumont et il me dira si j'ai bien saisi ou non. Mais je dois conclure, monsieur Dumont, que ce que vous nous suggérez, c'est qu'au lieu d'attendre un processus naturel d'élimination ou de spécialisation des modes de transport, que le Comité des transports et des communications de la Chambre des communes prenne les devants et suggère au gouvernement de dicter, ni plus ni moins, au moyen de certaines lois, aux chemins de fer, aux camionneurs, aux lignes d'aviation de se spécialiser dans des domaines qui leur sont propres.

M. Dumont: De plus, si ces gens-là ont la prétention de pouvoir administrer un service concurrentiel et comparable, il faut qu'ils le puissent en toute justice. Si les camionneurs demandent aux chemins de fer de nettoyer leurs maisons, qu'ils nettoient les leurs eux aussi. A l'heure actuelle, c'est impossible pour quelqu'un d'expédier de Montréal à Sainte-Anne de Beauré sur ce qu'on appelle un *through billing*. Pourquoi? Parce qu'il y a un petit camionneur qui est favorisé depuis «X» années et qui a des droits acquis et puis cet homme-là n'a jamais voulu se pencher sur le problème. Essayez d'expédier à Huberdeau, Lac Rémy, ces endroits-là, vous n'êtes pas capable d'avoir ce qu'on appelle un *through billing*. Pourquoi? Parce qu'il y a un autre petit camionneur et ces situations-là se répètent à l'envi, à l'infini.

Alors, c'est ce que je me dis: Ces gens-là, les camionneurs, que vous allez probablement entendre à d'autres reprises, j'espère que vous saurez leur dire ce qui vous a été dit en ce moment, il faut tout de même qu'ils aient des responsabilités à l'égard du public. Vous savez comme moi que quant à la responsabilité, ils ont fait tout de même assez défaut de ce côté-là. Mais disons que ma suggestion fondamentale, et je crois qu'elle n'est pas si mal si vous voulez y penser en allant chez vous, elle n'est pas si mal: subventionner les transports jusqu'à... Évidemment, peut-être qu'accorder des subventions jusqu'à Montréal ce serait

[Interprétation]

et je présume que la situation s'améliorera. Cela a poussé les gens à surcharger les camions. Je crois que l'on nuit aux chemins de fer en prenant ce genre de transport. Je pense de la même manière des personnes qui transportent du contre-plaqué par camion de la côte du Pacifique jusqu'en Ontario dans l'espoir de prendre au retour plus de marchandises rentables. Je crois que cela devrait être éliminé d'une façon ou d'une autre, mais cette décision ne relève pas de moi.

Le président: Y a-t-il d'autres questions, messieurs? Monsieur Corbin.

Mr. Corbin: Mr. Chairman, I would like to understand the explanation given by Mr. Dumont. Will he please tell me if I am right or wrong. From what you suggest we can conclude that instead of waiting for a normal process of elimination or evolution of various modes of transportation, the Committee on transport and communication should suggest to the government to dictate through some Acts to the railways, to the truckers, to the airlines to specialize in fields—in various fields that are common to them.

Mr. Dumont: Moreover, if those people claim they can offer a similar competitive service, then they have to justify it. If the trucking industry ask the railways to put some order in their own house they should do the same themselves. At the present time, there is no way of sending something from Montreal to Ste. Anne de Beauré on what is called through billing. Why? Because there is a small trucker who has been favoured for some years, enjoyed certain vested interests and never wanted to consider the problem. Try to ship something to Huberdeau, Lac Rémy or to any of those places. You will never be able to get a through billing. Why? Because of another small trucker, and those cases happen everywhere.

Therefore when those truckers will appear before you on other occasions, I do hope you will tell them what I told you now. Those people should assume their responsibilities towards the public. You know as well as I do that they failed to their responsibilities. What I suggest is fundamental and I believe it is not a bad suggestion to subsidize transportation up to Montreal. Perhaps it is too much to ask but could we propose or consider a fixed or statutory subsidy? But any how a subsidy that would compensate for our deficiencies.

[Text]

trop, mais n'y aurait-il pas moyen de parler de subventions fixes ou statutaires? Je ne sais pas, mais une subvention qui comblerait nos déficiences.

En somme, si le gouvernement donne de l'argent pour aider une certaine région et qu'à cause de certain vice de forme, de certaines carences d'infrastructures, si cela ne donne rien, alors, qu'est-ce qu'on fait, qu'est-ce qu'on fait?

M. Trudel: Une question. Quelle est la réaction de M. Dumont relativement à une subvention directe au manufacturier dans une zone désignée, cela ne solutionnerait-il pas le problème plus facilement ou plus vite? Si j'ai bien compris, au début, vous avez dit que vous êtes dans une zone désignée où vous avez un problème de production pour rejoindre les marchés. Alors, la subvention directe ne réglerait-elle pas le problème plus facilement?

M. Dumont: Vous savez, je voudrais tellement avoir de candeur, vous allez rire de moi, je n'ai pas besoin de subventions, je m'en balance éperdument. Je me sens passablement autonome et là où cela fait mon affaire, j'y vais parce que je sais que mes produits ont une excellente valeur. Disons que j'ai de l'assurance, je ne sais pas si cela paraît, mais j'en ai. Alors, c'est vous dire que pour moi, les subventions, disons qu'elles retourneraient au gouvernement fédéral, c'est 50 p. 100, n'est-ce pas? Alors, réellement, ça ne compterait pas tellement. Non.

Ce à quoi je pense, c'est notre consommateur ou notre client et, évidemment, cela semble candide, n'est-ce pas, car apparemment, on n'associe pas les manufacturiers, ces gros méchants, surtout à cette époque où tout semble pencher du côté ouvrier par exemple. Je suis intéressé à ce que le consommateur ait mes produits à un prix qui soit raisonnable et à l'heure actuelle, par exemple, je ne voudrais pas dévoiler des secrets, mais quand même, il faut dire tout de même que nous vendons à des clients qui sont nationaux en importance et, de ce fait, vous avez des décalages de transport qui entraînent un coût plus élevé de la marchandise à la périphérie qu'au centre, n'est-ce pas.

Alors, nous avions espéré que cela marcherait dans le cas de notre marchandise, cela ne marche pas, étant donné que nous sommes tout près de la zone, que nous pouvons expédier et bénéficier des subventions, nous avions pensé que nos clients pourraient faire bénéficier les leurs de cet avantage ce qu'ils ne font pas. Je puis vous assurer que je conduis une bataille pour essayer de faire bénéfi-

[Interpretation]

After all, if the government pays up some amount of money to help an area and if lack of good administration or good structure it does not help, what should we do?

Mr. Trudel: A question. What is the reaction of Mr. Dumont about subsidy straight to the manufacturer in a designated area. Would that not be a solution which would settle more quickly the problem you have. I believe you said at the beginning that you were in a designated area experiencing a problem to reach the market. Don't you think that such a subsidy, would settle the problem more quickly?

Mr. Dumont: I wish to be candid about it. I will tell you that I do not need a subsidy. I feel I am autonomous enough and I can sell my product wherever I can get a good price for it. Let us say I have self-assurance. So as far as I am concerned, a subsidy will go back to the federal government through 50 per cent. Is it not? So, really it does not matter so much.

I am thinking of our consumers or customers and of course it appears that one must not associate the manufacturers these days where the emphasis is being put on the side of the workers. I am interested in having the consumers getting my products at a reasonable price, and at the present time I would not wish to reveal secrets, but after all, you must admit that we are selling to clients which are national in importance and therefore there are transport gaps that bring about a higher cost of merchandise at the outskirts of an area than in the centre.

So we were hoping it would work in the case of our goods, but it did not because we were too close to the area where we could send at a subsidized rate, we thought that our customers could be the beneficiaries of that but it is not the case. I am fighting so that the consumers benefit from that, but the pressures are very strong and as far as I am concerned I can tell you that my undertaking

[Texte]

cier la clientèle là-bas, mais nous sommes tellement petits, nous sommes en butte à... les forces sont très grandes. Alors, ce que je veux vous dire, c'est que je suis quelque peu candide à ce sujet et que, quant à moi, je puis vous assurer que des subventions pour mon entreprise, je n'en ai pas besoin, je ne suis pas intéressé.

Le président: Est-ce qu'il y a d'autres questions, messieurs?

M. Portelance: Monsieur Dumont, ce que vous venez de mentionner, serait-ce justement ce qui arrive à ceux qui bénéficient des subventions dans des domaines donnés?

M. Dumont: Cela peut se produire, mais dans ce cas-ci il faut bien dire que nous avons affaire à des gens encore plus sous-développés que nous quand on parle des gens des Maritimes dont la situation est réellement terrible. Je sympathise avec eux au suprême degré. Si les tarifs de transport peuvent être établis de façon à les aider, tant mieux, je trouve la chose extrêmement humanitaire.

Le président: Monsieur Dumont, nous vous remercions. Messieurs, ceci termine notre séance à Lévis aujourd'hui. M. Guay a un message que je lui demanderais de transmettre, puisqu'il en est au courant.

M. Guay (Lévis): Au nom de la municipalité de Saint-Romuald, le maire tout à l'heure m'apprenait qu'il était blessé que nous ne soyons pas allés chez lui, dans sa propre ville. Nous y sommes passés tout de même en autobus, mais nous ne nous sommes pas arrêtés. Il nous offre l'occasion de nous rendre visiter le Syndicat industriel par autobus et une petite réception sera offerte par la ville après. Si les membres du Comité sont d'accord, nous pourrions nous y rendre immédiatement.

Le président: Messieurs, êtes-vous d'accord? C'est une visite de courtoisie, ce sera très court et nous pourrions probablement être de retour à l'hôtel pour 6 heures.

Est-ce que le Comité est d'accord? Si les gens veulent attendre ici, l'autobus sera là dans quelques minutes et il nous conduira à St-Romuald.

[Interprétation]

is not interested in subsidies because I know I could fool you on that.

The Chairman: Do you have any other questions?

Mr. Portelance: Mr. Dumont, what you just mentioned, would that happen to those who are the beneficiaries of those subsidies?

Mr. Dumont: That can happen but we have still other more under-developed people than we—people in the Maritime provinces. Their condition is really terrible and I fully sympathise with them. If the transport rates can be established in such a way as to help them, so much the better, I find it extremely humanitarian.

The Chairman: We thank you Mr. Dumont. Gentlemen, this puts an end to our hearing here today. At the last minute Mr. Guay has told me... Will you make the announcement yourself?

Mr. Guay (Lévis): In the name of the Municipality of St. Romuald, the Mayor told me that he had been a little insulted that we did not visit him in his own city. We went through by bus but we did not stop. He offered us the opportunity of visiting the industrial syndicate, and then a small reception will be offered by the City. If the Committee agrees, we can go there right away.

The Chairman: Does the Committee agree? This can be a very brief visit—a courtesy visit and we will probably be back at the hotel for 6 o'clock. Is the Committee agreeable to this? If you will kindly wait, the bus will be here in a few minutes and will take us to St. Romuald.

APPENDIX A-9

BRIEF

Submitted by

The Industrial and Commercial Commission
of the City of Levis
to the Members of
The Permanent Committee on Transportation
and Communications
of the
House of Commons

CITY OF LEVIS

Resolution adopted by the Council of the City of Levis, at the regular meeting, held publicly at the City Hall of Levis, Post Office Building, Thursday, December seventh, nineteen hundred and sixty seven.

Notice

It is proposed by Mr. Alderman, Gilles Demers
seconded by Mr. Alderman, Denis Lemieux
and resolved:

That the Council of the City of Levis authorizes the creation of a Consultation Commission to be known as "The Industrial and Commercial Commission of the City of Levis".

That the said Commission be composed by seven members to be named by the Levis city council for a period of two years.

That the functions of the said Commission shall consist to study and to make recommendations to the Council, relative to all the problems of a Commercial or Industrial character and unlimitedly, but, more specifically:

- a) Study the Commercial and Industrial Projects submitted to the City Council or directly to the said Commission;
- b) Promote the Commercial and Industrial projects;
- c) Make recommendations to the City Council on all questions relative to Commerce and Industry within the City of Levis;
- d) To have studies made, with the authorization of the Council, as well as necessary researches in the Commercial and Industrial Sectors.
- e) Establish publicity programs.
- f) Make studies of the Laws that may favor the establishment of Commerce and Industry in the City of Levis.
- g) Establish internal regulations.

APPENDICE A-9

MÉMOIRE

présenté par

La Commission industrielle et commerciale de
la
Ville de Lévis
devant les membres du
Comité permanent des transports et des
communications de la
Chambre des Communes

CITÉ DE LÉVIS

Résolution adoptée par le Conseil de la Cité de Lévis à la séance régulière tenue publiquement à l'Hôtel de Ville de Lévis, Édifice des Postes, jeudi le sept décembre mil neuf cent soixante et sept.

Motion

Il est proposé par M. l'Échevin, Gilles Demers
secondé par M. l'Échevin, Denis Lemieux
et résolu:

Que le Conseil de la Cité de Lévis décrète la création d'une Commission Consultative appelée Commission Industrielle et Commerciale de la Cité de Lévis.

Que ladite Commission soit composée de sept membres à être nommés par le Conseil de la Cité de Lévis pour une période de deux années.

Que les fonctions de cette Commission consistent à étudier et à faire des recommandations au Conseil sur tous les problèmes à caractère commercial ou industriel et non limitativement, mais plus spécialement, à:

- a) Étudier les projets commerciaux et industriels soumis au Conseil de Ville ou directement à la Commission;
- b) Promouvoir les projets commerciaux et industriels;
- c) Faire les recommandations au Conseil de Ville sur toute question relative au commerce ou à l'industrie dans la Cité de Lévis;
- d) Faire faire, avec l'autorisation du Conseil, les études et recherches nécessaires dans le domaine commercial et industriel;
- e) Établir des programmes de publicité;
- f) Faire l'étude des Lois pouvant favoriser le commerce et l'industrie dans la Cité de Lévis;
- g) Établir Ses règlements de régie interne;

h) For the accomplishment of the said functions, recommend to the City Council provisions for the Budgets that are necessary for the operations of the said Commission.

That the present Commission be constituted as from this day, by Messrs Andre Dion, Gilles Boisseau, Simon Baribeau, Gerard Couture, Eugene Langlois, Me Serge Kromstrom and Gerald Veilleux.

That the present resolution shall abrogate all other previous resolutions.
Adopted

(signed) Vincent F. Chagnon, Mayor.

CERTIFIED TRUE COPY THIS TWENTY SECOND OF AUGUST NINETEEN HUNDRED AND SIXTY-NINE
(signed) Yvan Dallaire, Town Clerk.

RECOMMENDATION

Considering that a territory has been defined, by reason of paragraph (c) of Article number 2 of the Atlantic Region Freight Assistance Act, Bill C-207;

Considering that the Western Limits of the said Territory is situated as at Route number 23 (Kennedy);

Considering that this route divides the City of Levis in two parts;

Considering that the delimitation as established also divides the projected Industrial Zone by the City of Levis;

Considering the disadvantages that shall result of this division for the existent industries as well as for future ones all situated West of this delimitation;

Considering that it would be unjust that industries forming a part of a same zone and operating within the limits of a same City, would be unable to enjoy the same advantages, specifically with regard to assistance on freight;

Considering that the industries, according to all probability, would rather operate at East of Kennedy highway, to enjoy the privilege of freight assistance;

Considering that this situation would disadvantage an important sector of Industrial projects promoted by the City of Levis;

Considering that in the future Industrial expansion, new industries will operate within the Chaudiere River and Kennedy highway;

Considering that the Marshalling Yard of the Canadian National Railways known as "Joffre Terminal" is situated at Charny, Que., which is the most important of this

h) Pour l'accomplissement des fonctions susdites, recommander au Conseil les prévisions budgétaires nécessaires aux opérations de ladite Commission.

Que la présente Commission soit constituée à partir de ce jour de MM. André Dion, Gilles Boisseau, Simon Baribeau, Gérard Couture, Eugène Langlois, M^e Serge Kronstrom et Gerald Veilleux.

Que la présente résolution abroge toute autre résolution antérieure.
Adoptée.

(signé) Vincent F. Chagnon, maire.

CERTIFIÉ VRAIE COPIE
CE 22 août 1969

(signé) Yvan Dallaire, greffier.

RECOMMENDATION

Considérant qu'un territoire a été défini, en vertu du paragraphe (c) de l'article 2 de la «Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la Région Atlantique», bill C-207;

Considérant que la limite ouest dudit territoire est située à la Route 23 (Kennedy);

Considérant que cette route divise la Ville de Lévis en deux parties;

Considérant que la délimitation établie divise également la zone industrielle projetée par la Ville de Lévis;

Considérant les désavantages qui résulteraient de cette division pour les industries actuelles ou futures situées à l'ouest de cette délimitation;

Considérant qu'il serait injuste que des industries, faisant partie d'une même zone industrielle et opérant dans les limites d'une même ville, ne puissent jouir des mêmes avantages, spécifiquement en ce qui concerne les subventions au transport;

Considérant que les industries, selon toute probabilité, s'installeraient de préférence à l'est de la route Kennedy, pour jouir du privilège de subventions au transport;

Considérant que cette situation aurait pour effet de désavantager une partie importante de la zone industrielle projetée par la Ville de Lévis;

Considérant que, dans l'expansion industrielle future, les nouvelles industries s'implanteront entre la Rivière Chaudière et la route Kennedy;

Considérant que la cour de triage des Chemins de fer Nationaux, située à Joffre, Qué., est la plus importante de la région et qu'elle subirait un désavantage dû à sa

Region, would suffer a disadvantage due to its geographical situation, that is: being West of the delimitation of the "Select Territory";

Considering that the Kennedy Highway is not an accident of natural causes and that its foundation could be displaced, just as it has been done within the past;

Considering that it is unlikely that the bed of the Chaudiere River shall be displaced and that this river would delimit specifically the "Select Territory";

Considering that the City of Lévis, forms a part of the "designated zone" by the Federal Government to profit by assistance so as to favor its Industrial Expansion;

Considering that the Industrial and Commercial Commission intends promoting the installation of new industries within the limits of the City of Lévis;

For these reasons: the President and Members of the said Industrial and Commercial Commission recommend to the permanent Committee on Transportation and Communications, of the House of Commons, to kindly modify the said Law, so as to have the limits of the "select territory" at the Chaudiere River.

INDUSTRIAL AND COMMERCIAL
COMMISSION OF THE CITY OF LÉVIS

by: E. Langlois, President.

Lévis, August 1969.

situation géographique, soit à l'ouest de la délimitation du "territoire choisi";

Considérant que la route Kennedy n'est pas un accident naturel et que son assiette pourrait être déplacée comme elle l'a été dans le passé;

Considérant qu'il est peu probable que le lit de la Rivière Chaudière soit déplacé et que cette rivière délimiterait bien le "territoire choisi";

Considérant que la Ville de Lévis fait partie de la «zone désignée» par le gouvernement fédéral pour profiter de subventions en vue de favoriser l'expansion de l'industrie;

Considérant que la Commission industrielle et commerciale entend promouvoir l'installation de nouvelles industries dans les limites de la Ville de Lévis;

Pour ces motifs: le président et les membres de ladite Commission industrielle et commerciale recommandent au Comité permanent des transports et des communications de la Chambre des Communes de bien vouloir modifier cette loi en vue de porter la limite ouest du «territoire choisi» jusqu'à la Rivière Chaudière.

Commission Industrielle et commerciale
de la ville de Lévis

par: E. Langlois, président

Lévis, août 1969.

APPENDIX A-10

LEVIS CITY

MEMORANDUM FOR PURPOSES OF
ESTABLISHING A SECTION OF THE
TRANS CANADA HIGHWAY BETWEEN
ROUTE "20" AND QUEBEC, THE CAPITAL
OF THE PROVINCE

WHEREAS the Federal Government has greatly contributed to the financing and the construction of the Trans-Canada Highway, which goes through the cities of Lévis, Lauzon, St-David and St-Romuald;

WHEREAS Lévis is located in front of Québec, the capital of the province, and only a distance of barely 4,000 feet separates the two (2) cities;

WHEREAS it is presently necessary to travel a distance by road of more than sixteen (16) miles to reach Québec;

WHEREAS the system of ferries presently in use between the two (2) banks of the river is

APPENDICE A-10

Lévis, le 9 sept. 1969.

VILLE DE LÉVIS

MÉMOIRE EN VUE D'ÉTABLIR UN TRONÇON DE ROUTE TRANS-CANADIENNE ENTRE LA ROUTE «20» ET QUÉBEC CAPITALE PROVINCIALE.

CONSIDÉRANT que le Gouvernement Fédéral a largement contribué au financement et à la construction de la Route Trans-Canadienne qui sillonne les Villes de Lévis, Lauzon, St-David et St-Romuald;

CONSIDÉRANT QUE Lévis est situé en face de Québec, Capitale de la Province et qu'une distance d'à peine 4,000 pieds sépare ces deux (2) Villes;

CONSIDÉRANT QU'IL faille actuellement parcourir par voie routière un trajet de plus de seize (16) milles pour atteindre Québec;

CONSIDÉRANT QUE le système des traversiers actuellement en service entre les deux

absolutely inadequate, especially in winter time, and often causes hours of waiting;

WHEREAS Québec and the area of Lévis have been recognized as "DESIGNATED AREAS";

WHEREAS it is imperative that the economic aspect of the provincial capital and of the metropolitan area of Lévis be revalorized;

WHEREAS the construction of a relatively direct road between the two (2) river banks could lead to a vast development of a commercial, industrial and residential nature on the two (2) river banks;

NOW THEREFORE, for the reasons stated above, I strongly recommend to the Standing Committee on Transport and Communications that a section of the Trans-Canada Highway be officially established between Route "20" and the city of Québec, that an agreement be immediately concluded between the Federal and the Provincial Government under the aegis of the Central Government and that an access road be constructed immediately between the two banks of the river in the form of a tunnel or of a bridge-tunnel.

(signed) Vincent F. Chagnon, Mayor of Lévis.

(2) rives, notamment en hiver, est absolument inadéquat, inefficace et exige parfois des heures d'attente;

CONSIDÉRANT QUE Québec et la région Lévisienne sont reconnus comme «ZONES DÉSIGNÉES»;

CONSIDÉRANT QU'IL est impérieux de revaloriser l'aspect économique de la Capitale Provinciale et du Lévis Métropolitain;

CONSIDÉRANT QU'avec la construction d'une voie assez directe entre les deux (2) rives, un vaste développement à la fois commercial, industriel et résidentiel pourrait être envisagé sur les deux (2) rives;

EN CONSÉQUENCE, pour tous les motifs ci-haut allégués, je recommande très fortement au Comité Fédéral Permanent des Transports et Communications qu'un tronçon de la Route Trans-Canadienne soit officiellement reconnu entre la Route «20» et la Ville de Québec, qu'une entente soit incessamment conclue à cette fin entre les autorités Gouvernementales Fédérales et Provinciales sous l'égide du Gouvernement Central et qu'une voie d'accès directe soit immédiatement construite entre les deux (2) rives soit sous forme de tunnel ou de pont-tunnel.

Vincent F. Chagnon, Maire de Lévis.
Témoins:

Vincent F. Chagnon,
Eugène Langlois.

APPENDIX A-11

Saint-Romuald, September 9, 1969

Permanent Committee of Transport
& Communications

House of Commons,
Canada.

Re: Bill C-207

Act authorising assistance
to transportation in the
Atlantic Region.

Mister President,
Members of the Committee,
Gentlemen.

We have studied Bill C-207, law authorising the Parliament of Canada to subsidize transportation in the Atlantic Region. We are aware of the serious economic problems of this region and we sincerely support the intentions of this law under certain conditions.

Up to now the railways and other transportation systems of the Maritime Provinces received subsidies from the Federal Government as compensation for the

APPENDICE A-11

Saint-Romuald, le 9 septembre 1969.

Comité Permanent des transports
et des communications

Chambre des Communes
Canada

Sujet: Bill C-207

Loi autorisant des subventions
aux transports dans la région
atlantique.

Monsieur le Président,
Messieurs les membres du Comité,
Messieurs.

Nous avons pris connaissance du bill C-207, laquelle loi autorise le parlement du Canada à venir en aide aux transports dans la Région atlantique. Nous sommes conscients des graves problèmes économiques de cette région et nous croyons sincèrement au bien-fondé de cette loi sous certaines conditions.

Jusqu'à maintenant, les compagnies de chemin de fer et les compagnies de transports des provinces maritimes recevaient, à titre de compensation pour le maintien d'un taux

maintenance of low rates. Even with the existing subsidies we have had difficulty facing this unfair competition, because we are financially unable to compete with the government. We believe the government is being illogical in coming to the assistance of non profitable enterprises and endangering those are profitable.

Here in Québec we have been in the business of potatoes for a number of years now. From year to year we have attentively followed with apprehension the occasional comprehensive policies of the Federal Government. We are perfectly aware that the railways need subsidies when it comes to developing the communications of a new Region, however when the subsidies are given to other systems of transportation to permit more favourable competition, we object.

What does the Federal Government mean by more favourable conditions? Would it mean the following rates?

Canadian National Railways: Rates in effect, September 23rd, 1969:

Grand Falls, N.B. to Québec, Qué.: \$0.28 per 100 pounds.

Québec, Qué. to Grand Falls, N.B.: 0.72 per 100 pounds.

Grand Falls, N.B. to Montréal: 0.48 per 100 pounds

Montréal, to Grand Falls, N.B.: 0.75 per 100 pounds

Québec, Qué to Montréal: \$0.53. plus 4% of the total freight charged per 100 pounds

Canadian Pacific Railways: Rates in effect, September 23rd, 1969:

Grand Falls, N.B. to Québec, Qué.: \$0.41 per 100 pounds.

Grand Falls, N.B. to Montréal: 0.48 per 100 pounds.

Why this difference between these two companies for the transportation from Grand Falls, New Brunswick to Québec?

It only stand to reason that more the Government lowers the prices of transportation, the more prices of potatoes will drop, it cannot be otherwise. In the end, the Federal Government, besides having the problem of the dairy industry to contend with, will soon have that of the potato industry. For the same product grown in the Québec area it cost us twice as much to transport it to Montréal than it does to transport it from Grand Falls, New Brunswick to Montréal. We do not believe

abaissé, des subsides du gouvernement canadien. Déjà, avec les subsides existant auparavant, il nous était difficile de faire face à cette concurrence déloyale, parce que nous sommes incapables de rivaliser financièrement avec le gouvernement.

Nous croyons qu'il est illogique de la part du gouvernement d'aider certaines entreprises non rentables et à mettre en péril celles qui le sont.

Nous opérons, depuis nombre d'années, des commerces de pommes de terre dans la province de Québec. D'année en année nous avons suivi avec attention et inquiétude les politiques parfois incompréhensibles du gouvernement canadien. Nous comprenons fort bien que les chemins de fer aient besoin de subsides quand il s'agit de développer les communications d'une région nouvelle, mais quand il s'agit de verser des subsides à d'autres compagnies de transport afin de «concurrenter dans des conditions plus favorables», là nous ne sommes plus d'accord.

Qu'est-ce que le gouvernement canadien entend par conditions plus favorables? Est-ce que ce serait par hasard ces taux:

Taux du Canadien National qui seront en force le 23 septembre 1969:

Grand Falls, N.B. à Québec, Qué.: \$0.28 le 100 lbs.

Québec, Qué. à Grand Falls, N.B.: \$0.72 le 100 lbs.

Grand Falls, N.B. à Montréal: \$0.48 le 100 lbs.

Montréal, Qué. à Grand Falls, N.B.: \$0.75 le 100 lbs.

Québec, Qué. à Montréal, Qué.: \$0.53 plus 4 pour 100 de la charge du «fret» total de 100 lbs.

Taux du Canadien Pacifique qui seront en force le 23 septembre 1969:

Grand Falls, N.B. à Québec, Qué. \$0.41 le 100 lbs.

Grand Falls, N.B. à Montréal, Qué. \$0.48 le 100 lbs.

Pourquoi cette différence entre ces deux compagnies pour le transport de Grand Falls, N.B. à Québec?

Nous croyons que plus le gouvernement va abaisser les prix du transport plus les prix des pommes de terre va baisser. Le contraire serait anormal. En fin de compte, le gouvernement canadien, en plus d'avoir le problème de l'industrie laitière sur les bras, aura bientôt celui de la pomme de terre. Pour un produit identique cultivé dans la région de Québec, il nous en coûte le double plus cher pour l'expédier à Montréal que de Grand Falls, Nouveau-Brunswick à Montréal. Nous ne croyons pas que nos cultivateurs soient

our farmers to be reacher than those of the Atlantic Region, and soon they will no longer be able to sell their own potatoes.

With our trucks, we bring in about 40,000 sacks of 50 pounds a week from the Maritimes. If we cannot be availed of the above subsidies we will be obliged to put a stop to our imports from these areas.

Certain transport companies holding permits from the Maritime Boards of Transport that import marchandises from Montréal take advantage of the situation by transporting New Brunswick potatoes to Montréal for prices as low as \$0.20 per 100 pounds and sometimes even less. What would happen if these companies were to obtain subsidies? Prices would drop even more and the farmers would eventually be forced to liquidate their products at prices far too low.

We believe that it would be more logical because of the nature of our business to give us the right to these subsidies when we import products from the Atlantic Region. We do not hold general transport permits but we sincerely ask ourselves why we should be denied subsidies. Our business is a specialized one and to survive we must use our own trucks for transport. The minimum we ask, and under normal circumstances this would not be necessary, would be your insistence that all rates of the Board of Transport would be strictly observed by those receiving Governmental subsidies.

We believe that these subsidies should only be allotted for a selected range of products. We believe that the Government would be making a mistake if the subsidies are to be accorded only to the residents of the territory stated in Bill C-207.

Yours Truly

FERNAND GOSSELIN
12 rue Diana, Saint-Romuald,
Co. Lévis, P.Q.

JOSEPH-EDMOND ROY
Saint-Henri, Co. Lévis, P.Q.

JEAN MARI GOSSELIN
Saint-Henri, Co. Lévis, P.Q.

plus riches que ceux de la Région de l'Atlantique, et bientôt ils ne pourront plus vendre leur pomme de terre.

En ce qui nous concerne, nous transportons, à même nos camions, environ 40,000 sacs de 50 lbs par semaine en provenance des maritimes. Si nous ne pouvons pas profiter de ces subventions, nous serons à toutes fins pratiques obligés d'arrêter nos importations en provenance de ces régions.

Certaines compagnies de transport qui ont des permis de la Régie des transports des maritimes, et qui vont chercher des marchandises à Montréal, en profitent pour transporter des pommes de terre du Nouveau-Brunswick à cet endroit, pour des prix aussi peu élevés que \$0.20 le 100 livres, et parfois pour beaucoup moins. Alors qu'arrivera-t-il si ces mêmes compagnies obtiennent des subsides? Les prix baisseront davantage et les cultivateurs se verront forcés en fin de compte à écouler leurs produits à des prix beaucoup trop bas.

Nous croyons qu'il serait logique, étant donné la nature de notre commerce que nous ayons droit à ces subsides quand nous importons des produits de la région de l'atlantique. Nous n'avons pas de permis de transport général mais nous nous demandons sincèrement pourquoi nous en serions exclus. Le commerce que nous faisons est spécialisé et nous nous devons pour survivre d'assurer notre propre transport.

Le minimum que nous demandons, et normalement ce ne serait pas nécessaire, serait que vous veuillez à ce que les taux déposés à la Régie des transports, soient observés par ceux qui recevront des subsides du gouvernement. En fin de compte, ces subventions ne devraient être accordées que pour une gamme de produits sélectionnés à l'avance. En ce qui nous concerne, nous croyons que le gouvernement fera fausse route si les subsides ne sont accordés seulement qu'aux résidents du territoire désigné dans le bill C-207.

Sincèrement vôtre,

Fernand Gosselin
12 rue Diana, Saint-Romuald, Comté Lévis,
P.Q.

Joseph Edmond Roy
Saint-Henri, Comté Lévis, P.Q.

Jean Marie Gosselin
Saint-Henri, Comté Lévis, P.Q.

APPENDIX A-12

BUREAU DE L'INDUSTRIE ET DU
COMMERCE DE QUÉBEC MÉTROPOLI-
TAIN INC. (Bureau of Industry and Com-
merce of Metropolitan Quebec Inc.)

PRESENTATION

to

The Honourable Jean Lesage
Premier of the Province of Quebec

Since you began to direct the destiny of this Province, you and several members of your Cabinet have frequently called for the cooperation of intermediary bodies that are in a good position to acquaint the Government with the aspirations of the population in various regions of the Province.

It is in this spirit that the Cities of Quebec, Lévis and Lauzon, as well as several regional and local Chambers of Commerce, have given the Bureau de l'Industrie et du Commerce de Québec Métropolitain, Inc. an explicit mandate to study the problem of highway communications between the shores of the St. Lawrence River in the Metropolitan region of Québec, and to present to the Government the results of such a study.

It is in the same spirit of cooperation with the State of Quebec that we are pleased to present to you today a detailed brief that is as complete as possible, informing you of our observations and recommendations.

The views that we express are sufficiently clear and precise to put the overall problem into its proper perspective. Their object is to render a service to the Government and at the same time to the municipalities and the population of our region.

In order that you may quickly form a general idea of our work, we respectfully refer you to the Table of Contents, pages 7 which gives an overall view of the brief; and we refer you to Chapter II, pages , which briefly set forth the situation, as well as to Chapter VII, pages , which contain our conclusions and recommendations, and to diagrams F, G, and H, inserted at page , which illustrate well the problem to be solved; and, finally, we refer you to Chapter I, pages , which deal with the mandate of the Bureau and the matter of authority, also to pages , which define the legal status of the Bureau, set forth its objectives and identify the authors of this brief.

We take the liberty of stressing the urgent necessity of applying the adequate solutions that are called for, to the problem studied.

APPENDICE A-12

LES COMMUNICATIONS ROUTIÈRES
ENTRE LES RIVES DU SAINT-LAURENT
DANS LA RÉGION MÉTROPOLITAINE DE
QUÉBEC

PRÉSENTATION

A l'Honorable Jean Lesage
Premier Ministre de la Province de Québec

Depuis votre avènement à la direction des destinées de la province, vous-même et plusieurs membres du cabinet avez souvent fait appel à la coopération des corps intermédiaires, qui sont très bien placés pour faire connaître au gouvernement les aspirations de la population des diverses régions de la province.

C'est dans cet esprit que les cités de Québec, Lévis et Lauzon, de même que plusieurs Chambres de Commerce régionales et locales ont confié au Bureau de l'Industrie et du Commerce de Québec Métropolitain, Inc. le mandat explicite d'étudier le problème des communications routières entre les rives du Saint-Laurent dans la région métropolitaine de Québec et de présenter au gouvernement le résultat de cette étude.

C'est dans ce même esprit de collaboration avec l'État du Québec que nous sommes heureux de vous présenter aujourd'hui un mémoire détaillé et aussi complet que possible vous faisant part de nos constatations et recommandations.

Les vues que nous exprimons sont suffisamment claires et précises pour situer l'ensemble du problème dans ses véritables perspectives. Elles ont pour but de rendre service à la fois au gouvernement, aux municipalités et à la population de notre région.

Pour vous permettre de vous faire rapidement une idée générale de nos travaux, nous vous référons respectueusement à la table des matières, pages 1 à 7, qui donne une vue d'ensemble sur le mémoire; au chapitre II, pages 11 et 12, qui expose brièvement l'état de la question; au chapitre VII, pages 101 à 110, qui contient nos conclusions et recommandations, aux cartes F, G et H, insérées à la page 27, qui illustrent bien le problème à résoudre; enfin, au chapitre I, pages 9 et 10, qui traite du mandat confié au Bureau, et à l'autorité, pages 111 et 212, qui définit le statut légal du Bureau, expose les buts qu'il poursuit et identifie les auteurs du présent mémoire.

Nous nous permettons d'insister sur l'urgence d'apporter au problème étudié les solutions adéquates qui s'imposent.

Also, we offer our complete cooperation to help you, if possible, and to the full extent of our means, solve this problem as well as the others that might interest the economic region of Quebec City.

We are also sending you two copies of this brief for the use of the Honourable Bernard Pinard, Minister of Highways, and the Honourable René Saint-Pierre, Minister of Public Works.

We thank you in advance for the attention you will no doubt give to our recommendations, and we beg to remain,

Yours truly

Signatures:

Charles H. Robitaille, President.
Armand Viau, Director General.
Jean Saint Jacques, Vice-President.
Claude Diamant, Administrative Secretary.
Yves Poisson, Assistant Director General.

Nous vous offrons de plus notre entière collaboration pour vous aider, si possible et dans toute la mesure de nos moyens, à solutionner ce problème, comme aussi les autres qui peuvent intéresser la région économique de Québec.

Nous vous transmettons également deux exemplaires de ce mémoire à l'intention de l'Honorable Bernard Pinard, Ministre de la Voirie, et de l'Honorable René Saint-Pierre, Ministre des Travaux Publics.

Nous vous remercions à l'avance de l'attention que vous voudrez sans doute accorder à nos recommandations et vous prions de croire à nos sentiments respectueusement dévoués.

LE BUREAU DE L'INDUSTRIE ET DU
COMMERCE
DE QUÉBEC MÉTROPOLITAIN, INC.

	Page		Page
PRESENTATION.....	1	PRÉSENTATION.....	1
TABLE OF CONTENTS.....	1	TABLE DES MATIÈRES.....	1
List of Appendices.....	5	Liste des Appendices.....	5
List of Illustrations.....	6	Liste des Planches.....	6
List of Maps and Diagrams.....	7	Liste des Cartes.....	7
CHAPTER I		CHAPITRE I	
Mandate.....	9	Mandat.....	9
CHAPTER II		CHAPITRE II	
Where the Question Stands.....	11	État de la question.....	11
CHAPTER III		CHAPITRE III	
Present and Future Needs.....	13	Les besoins actuels et futurs.....	3
1. The Population.....	13	1. La population.....	13
2. Number of Vehicles.....	16	2. Nombre de véhicules.....	14
3. Volume of Highway Traffic.....	17	3. Volume de la circulation routière.....	16
4. Normal Capacity of the Present Quebec Bridge.....	17	4. Capacité normale du pont de Québec actuel.....	17
5. Theoretical Capacity at Present Required.....	17	5. Capacité théorique actuellement requise.....	17
6. Theoretical Capacity Required in Future.....	18	6. Capacité théorique requise pour l'avenir.....	18
A. Four-lane Highways.....	18	A. Routes à quatre voies.....	18
B. Six-lane Highway.....	18	B. Routes à six voies.....	19
CHAPTER IV		CHAPITRE IV	
Location Factors.....	23	Les facteurs de localisation.....	23
1. Geographic Distribution of the Population.....	23	1. Répartition géographique de la population.....	23
2. Source and Destination of Vehicles.....	25	2. La provenance et la destination des véhicules.....	25
3. The Highway Network.....	28	3. Le réseau routier.....	28
A. Predominantly East-to-West.....	28	A. Dominante est-ouest.....	28

	Page		Page
B. Location of Present Quebec Bridge...	29	B. L'emplacement du pont de Québec	
4. Highway System Equilibrium in Future...	34	actuel.....	29
5. Economic Equilibrium of the Metropolitan		4. L'équilibre futur du réseau routier.....	34
Region.....	35	5. L'équilibre économique de la région métro-	
6. General Economic Factors.....	37	politaine.....	35
(a) Users.....	37	6. Les facteurs économiques généraux.....	37
(b) Taxpayers.....	38	a) Les usagers.....	37
		b) Les contribuables.....	38
CHAPTER V		CHAPITRE V	
Solutions.....	41	Les solutions.....	41
1. Direct Link, Quebec-Lévis.....	41	1. Lien direct Québec-Lévis.....	41
A. Tunnels.....	41	A. Tunnels.....	41
Project A.....	41	Project A.....	41
Project B.....	43	Project B.....	43
Project C.....	44	Project C.....	44
Project D.....	45	Project D.....	45
B. Bridges.....	46	B. Ponts.....	46
Project E.....	46	Project E.....	46
Project F.....	46	Project F.....	47
C. Comparative Costs.....	48	C. Coûts comparatifs.....	48
D. Two Choices: A and E.....	51	D. Deux options: A et E.....	51
E. Exits.....	51	E. Les sorties.....	51
F. Connections.....	52	F. Les raccordements.....	52
G. Permanent Nature of Structures.....	52	G. Permanence des structures.....	52
H. Climate.....	52	H. Le climat.....	52
I. Psychology.....	53	I. Psychologie.....	53
J. Speed of Vehicles.....	53	J. Vitesse des véhicules.....	53
K. Navigation.....	53	K. Navigation.....	53
L. Advantage of a Third Double-Lane.....	53	L. Avantage d'une troisième voie double.....	53
M. Strategy and Safety.....	54	M. Stratégie et sécurité.....	54
N. Esthetic Considerations.....	54	N. Esthétique.....	54
O. Conclusion.....	55	O. Conclusion.....	55
2. Improvements to the Axis of the Present		2. Améliorations dans l'axe du pont de Québec	
Quebec Bridge.....	56	actuel.....	56
A. Transformation of the Present Bridge.....	57	A. Transformation du pont de Québec	
		actuel.....	57
Project G.....	57	Project G.....	57
Project H.....	58	Project H.....	58
B. New Bridges.....	59	B. Nouveaux ponts.....	59
Project I.....	59	Project I.....	59
Project J.....	59	Project J.....	59
C. Comparative Costs.....	59	C. Coûts comparatifs.....	59
D. Tunnels.....	61	D. Tunnels.....	60
Project K.....	61	Project K.....	61
E. Conclusions.....	62	E. Conclusions.....	62
CHAPTER VI		CHAPITRE VI	
Incidental Considerations.....	65	Considérations incidentes.....	65
1. Financing.....	66	1. Le financement.....	66
A. Anticipate Revenue.....	68	A. Revenus anticipés.....	68
B. Anticipated Expenses.....	69	B. Dépenses prévues.....	69
(a) Project A.....	69	a) Le projet A.....	69
(b) Project E.....	72	b) Le projet E.....	72
C. Comparison of Projects A and E.....	73	C. Comparaison entre les projets A et E.....	73
D. Profitability of the Two Projects.....	73	D. Rentabilité des deux projets.....	73
E. Federal Government's Financial Partic-		E. Participation financière du gouverne-	
ipation.....	74	ment fédéral.....	74
2. Trans-Canada Highway Act.....	74	2. Loi de la route transcanadienne.....	74
3. Toll Charges.....	76	3. Péage.....	76
A. General Policy.....	77	A. Politique générale.....	77
B. Choice of a Hypothetical Toll Charge.....	78	B. Choix d'un taux de péage hypothé-	
		tique.....	78
(a) Distance.....	79	a) La distance.....	79
(b) Capacity to Pay.....	80	b) La capacité de payer.....	80
(c) Desire to Save Time.....	80	c) Le désir d'épargner du temps.....	80
(d) Present Charges on Levis Ferry.....	80	d) Les taux actuels de la Traverse	
		de Lévis.....	80

	Page		Page
(e) Economy to be Effected.....	82	e) L'économie à réaliser.....	82
(f) Ease of Collection.....	82	f) La facilité de perception.....	82
(g) Profitability of the Undertaking.....	83	g) La rentabilité de l'entreprise...	83
4. Anti-nuclear Shelters.....	83	4. Abris anti-nucléaires.....	83
5. Influence of Expo '67 (Montreal).....	85	5. Influence de l'Exposition Universelle de 1967.....	85
6. North Shore Auto Route.....	86	6. L'autoroute de la rive nord.....	86
7. Levis Ferry.....	88	7. La Traversée de Lévis.....	88
8. Pedestrians.....	93	8. Les piétons.....	93
9. Bridge Between Beaumont and the Island of Orleans.....	93	9. Pont entre Beaumont et l'Île d'Orléans..	93
10. The Logan Fault.....	95	10. La faille Logan.....	95
11. Legal Aspects.....	97	11. Aspects juridiques.....	97

CHAPTER VII

Conclusions and Recommendations. 101

1. Conclusions.....	101
2. Recommendations.....	107
AUTHORITY.....	111

APPENDICES

I—Resolutions asking the Bureau of Industry and Commerce of Metropolitan Quebec, Inc. to study the problem of highway communications between the two Shores.....	113
II—Point of View of the Quebec City Chamber of Commerce.....	123
III—Acceptance by the Bureau of Industry and Commerce of Metropolitan Quebec, Inc.....	124
IV—Capacity of communication highways	126
V—Demographic expansion.....	134
VI—Number of vehicles registered.....	137
VII—Economic regions.....	140
VIII—Traffic at Quebec Bridge.....	142
IX—Traffic between the two Shores, with projection.....	145
X—Population of the Metropolitan Region of Quebec City.....	147
XI—Distribution of traffic.....	149
XII—Cost of detour via the present Quebec Bridge.....	161
XIII—Estimate of revenue from a hypothetical toll.....	168
XIV—Annuities.....	170
XV—The Levis Ferry.....	171
XVI—Technical data on the Quebec Bridge.....	174

ILLUSTRATIONS

(ON FILE WITH THE CLERK OF THE COMMITTEE.)

Illustration No. 1

Graph A	Demographic Expansion of the Metropolitan Region of Quebec
Graph B	Demographic expansion of the Economic region of Quebec City
Graph C	Demographic expansion of Quebec City's area of influence

20589—7½

CHAPITRE VII

Conclusions et recommandations.... 101

1. Conclusions.....	101
2. Recommendations.....	107
AUTORITÉ.....	111

APPENDICES

I—Résolutions demandant au Bureau de l'Industrie et du Commerce de Québec Métropolitain, Inc. d'étudier le problème des communications routières entre les deux rives.....	113
II—Point de vue de la Chambre de Commerce de Québec.....	123
III—Acceptation du Bureau de l'Industrie et du Commerce de Québec Métropolitain, Inc.....	124
IV—Capacité des voies de communications.....	126
V—L'expansion démographique.....	134
VI—Nombre de véhicules immatriculés.....	137
VII—Les régions économiques.....	140
VIII—Circulation au pont de Québec.....	142
IX—Circulation entre les deux rives et projection.....	145
X—Population de la région métropolitaine de Québec.....	147
XI—Distribution de la circulation.....	149
XII—Coût du détour par le pont de Québec actuel.....	161
XIII—Estimation des revenus d'un péage hypothétique.....	168
XIV—Annuités.....	170
XV—La Traversée de Lévis.....	171
XVI—Technical datas on the Québec Bridge.....	174

PLANCHES

(DÉPOSÉES DANS LES DOSSIERS DU GREFFIER DU COMITÉ.)

Planche N° 1

Graphique A	Expansion démographique de la Région métropolitaine de Québec
Graphique B	Expansion démographique de la Région économique de Québec
Graphique C	Expansion démographique de la Zone d'influence de Québec

Illustration No. 2

- Graph A
Vehicles per capita in the Province of Quebec
- Graph B
Vehicles registered in the Metropolitan region of Quebec City.
- Graph C
Vehicles registered in the economic region of Quebec City
- Graph D
Vehicles registered in Quebec City's area of influence

Illustration No. 3

- Graph A
Annual traffic over the Quebec Bridge, from 1956 to 1962, inclusively
- Graph B
Projection of circulation over the Quebec Bridge, from 1963 to 1981, inclusively

MAPS AND CHARTS

(ON FILE WITH THE
CLERK OF THE COMMITTEE.)

- A Territory of the Metropolitan Region of Quebec
- B Territory of the Economic Region of Quebec City
- C Territory in Quebec City's area of influence
- D Population of the Quebec Metropolitan Region. Territorial division in the axis of means of communication from centre to centre, Québec-Lévis
- E Average daily traffic on highways in the Quebec City region—Year 1961.
- F Distribution of traffic over the Quebec Bridge, adjusted to the daily average—North to South
- G Distribution of traffic—North-South and South-North—60% on the Quebec-Lévis axis—40% on the axis of the present Quebec Bridge.
- H Distribution of traffic, north-south and south-north—52% Quebec-Lévis axis—48% present Quebec Bridge axis

CHAPTER I

The Mandate

In April and May of 1962, the Bureau of Industry and Commerce of Metropolitan Quebec, Inc., received an explicit mandate from the Quebec City Council, the City of Lévis Council, the Council of the City of Lauzon, from the Lévis Chamber of Commerce, and from the Junior Chamber of Commerce of the Quebec City Region, which groups seven Junior Chambers, as well as

Planche N° 2

- Graphique A
Véhicules per capita dans la province de Québec
- Graphique B
Véhicules immatriculés dans la Région métropolitaine de Québec
- Graphique C
Véhicules immatriculés dans la Région économique de Québec
- Graphique D
Véhicules immatriculés dans la Zone d'influence de Québec

Planche N° 3

- Graphique A
Circulation annuelle au pont de Québec, de 1956 à 1962 inclusivement
- Graphique B
Projection de la circulation au pont de Québec, de 1963 à 1981 inclusivement

CARTES

(DÉPOSÉES DANS LES DOSSIERS DU
GREFFIER DU COMITÉ.)

- A Territoire de la Région métropolitaine de Québec
- B Territoire de la Région économique de Québec
- C Territoire de la Zone d'influence de Québec
- D Population de la Région métropolitaine de Québec Division territoriale dans l'axe d'un moyen de communications de centre à centre, Québec-Lévis
- E Moyenne journalière annuelle de la circulation sur les routes de la Région de Québec—année 1961
- F Distribution de la circulation sur le pont de Québec, ajustée à la moyenne quotidienne—Direction nord-sud
- G Distribution de la circulation—directions nord-sud et sud-nord—60% dans l'axe Québec-Lévis—40% dans l'axe du pont de Québec actuel
- H Distribution de la circulation—directions nord-sud et sud-nord—52% dans l'axe Québec-Lévis—48% dans l'axe du pont de Québec actuel

CHAPITRE I

MANDAT

Dans le cours des mois d'avril et mai 1962, le Bureau de l'Industrie et du Commerce de Québec Métropolitain, Inc., a reçu un mandat explicite de la part du Conseil de Ville de Québec, du Conseil de la Cité de Lévis, du Conseil de la Cité de Lauzon, de la Chambre de Commerce de Lévis, du Jeune Commerce de la Région de Québec, groupant sept chambres de commerce des Jeunes, de la Chambre

from the Chamber of Commerce of the Chaudière-Etchemin Region, which groups 21 local Chambers, to study the problem of communications between the two Shores at Quebec and Levis and in the metropolitan area, and to inform the Government authorities of its conclusions and recommendations.¹

Some ask specifically for a study of the construction project for a tunnel between Quebec and Levis; others are more attached to the necessity for establishment of a direct link from centre to centre, between Quebec and Levis; still others speak of a tunnel between Quebec City and the South Shore; finally, one group simply favours the broader formula—of a new means of communication between Quebec and Levis.

As for the Quebec City Chamber of Commerce, it gave the Bureau no specific mandate in this regard. But it made an official pronouncement on the necessity for a new means of highway communication between Quebec City and Levis.²

On June 21, 1962, the Administrative Council of the Bureau, by an official resolution,³ that was made public at the time, accepted responsibility of studying the question and entrusted the conduct of the study to its Director General Mr. Armand Viau.

The study has now been completed and the Bureau is glad to be in a position to submit to the appropriate authorities its observations and recommendations.

It carried out this task in the best spirit of cooperation with all the organizations and public bodies that were interested in the problem, and with the sole object of rendering a service to the population of the Metropolitan Quebec area.

The views of the Bureau are sufficiently clear and complete to put the problem into its true perspective and to thus contribute to an adequate solution, while still assuring the harmonious development of Metropolitan Quebec and its economy.

CHAPTER II

WHERE THE QUESTION STANDS

The situation at the Quebec Bridge and at the Levis Ferry is such that it becomes a commonplace to speak of insufficiency of present means of communication between Quebec City and Levis, or between the two Shores in the Quebec Metropolitan area.

de Commerce de la Région Chaudière-Etchemin, groupant vingt et une chambres locales; d'étudier le problème des communications entre les deux rives de Québec et Lévis et de la zone métropolitaine et de faire part de ses conclusions et recommandations aux autorités gouvernementales.¹

Les uns demandent spécifiquement «d'étudier le projet de construction d'un tunnel entre Québec et Lévis»; les autres s'attachent plutôt à la nécessité «d'établir un lien direct, de centre à centre, entre Québec et Lévis», d'autres encore mentionnent «un tunnel entre Québec et la Rive Sud»; un groupe enfin s'attache simplement à la formule plus large «d'un nouveau moyen de communication entre Québec et Lévis».

Quant à la Chambre de Commerce de Québec, elle n'a pas donné au Bureau de mandat spécifique à ce sujet. Elle s'est cependant prononcée officiellement sur la nécessité d'un nouveau moyen de communications routières directes entre Québec et Lévis.²

Le 21 juin 1962, le Conseil d'administration du Bureau, par une résolution officielle³ qui fut alors rendue publique, acceptait la responsabilité d'étudier la question et confiait la direction de ce travail à son directeur général, M. Armand Viau.

Cette étude est maintenant terminée et le Bureau est heureux d'être en mesure de soumettre aux autorités compétentes ses constatations et recommandations.

Il a accompli cette tâche dans le meilleur esprit de collaboration avec tous les organismes et corps publics intéressés au problème et dans le seul but de rendre service à la population de la zone métropolitaine de Québec.

Les vues du Bureau sont suffisamment claires et complètes pour situer l'ensemble du problème dans ses véritables perspectives et contribuer ainsi à le solutionner adéquatement tout en assurant le développement harmonieux de l'économie du Québec Métropolitain.

CHAPITRE II

ÉTAT DE LA QUESTION

La situation au pont de Québec et à la Traverse de Lévis est telle que parler de l'insuffisance des moyens actuels de communications entre Québec et Lévis ou entre les deux rives de la zone métropolitaine de Québec prend figure de lieu commun.

¹ See complete text of official resolutions, Appendix I, p. 113.

² Cf. Point of view of the Quebec City Chamber of Commerce, Appendix II, p. 123.

³ Cf. Acceptance by the Bureau of Industry and Commerce of Metropolitan Quebec, Inc., Appendix III, p. 124.

¹ Voir le texte complet des résolutions officielles, Appendice I, page 113.

² Cf. Point de vue de la Chambre de Commerce de Québec, Appendice II, page 123.

³ Cf. Acceptation du Bureau de l'Industrie et du Commerce de Québec Métropolitain, Inc., Appendice III, page 124.

The volume of highway traffic at the Quebec Bridge long ago exceeded the point of saturation. Traffic specialists generally acknowledge that a double road could, under ideal conditions, accomodate about four million vehicles per year.⁴ In the case of the Quebec Bridge, the topography of the vicinity requires a reduction a priori of at least 15% of this ideal capacity, the capacity being thus reduced to less than three and a half million vehicles, which number was exceeded in 1956, that is, seven years ago.

Because, for reasons that we shall explain further on, we do not believe that it is opportune to seek a solution from consideration of the Levis Ferry, it becomes important to seek other means of solving the problem.

Three such solutions present themselves and particularly call for our attention.

1 Piercing a tunnel between the two shores.

2 Constructing a new bridge between the two shores

3 Increasing the capacity of the present Quebec Bridge

This latter solution, if practicable, would be less costly; it would mean a considerable postponement of the necessity to build a second bridge west of the Quebec Bridge.

In studying these three solutions, three main factors must also be considered:

1 The nature of present and future needs.

2 Location.

3 The economic factor.

These three factors are interdependent and it is only with a view to their conjunction that any solution satisfactory at the same time to the State, the users and the taxpayers, can be found.

CHAPTER III

PRESENT AND FUTURE NEEDS

First, it is important to establish the nature of present needs and to estimate as accurately as possible future needs, in relation to highway traffic between the two Shores in the Metropolitan Quebec area.

To arrive at a reasonably good idea of such needs, we should consider several important factors:

1 The present and future population.

⁴ Cf. Capacity of traffic lanes, Appendix IV, p. 126.

Le volume de la circulation routière au pont de Québec a dépassé depuis longtemps déjà le point de saturation. Les spécialistes de la circulation admettent généralement qu'une voie double peut, dans des conditions idéales, accommoder environ 4 millions de véhicules par année.⁴ Dans le cas du pont de Québec, la topographie des lieux exige une réduction a priori d'au moins 15% de cette capacité idéale, ainsi diminuée à moins de 3½ millions de véhicules, nombre dépassé au cours de l'année 1956, donc depuis 7 ans.

Comme, pour des raisons que nous expliquerons plus loin, nous ne croyons pas qu'il soit opportun de chercher une solution du côté de la Traverse de Lévis, il importe d'envisager d'autres moyens de régler le problème.

Il s'en présente trois, qui sollicitent plus particulièrement notre attention:

1. Le percement d'un tunnel entre les deux rives;

2. La construction d'un nouveau pont entre les deux rives;

3. L'augmentation de la capacité du pont de Québec actuel.

Si elle s'avère praticable, cette dernière solution, moins coûteuse, aurait pour effet de reporter à beaucoup plus tard la nécessité de construire un deuxième pont à l'ouest du pont de Québec.

Dans l'étude de ces trois solutions, trois facteurs principaux doivent également être considérés:

1. La nature des besoins actuels et futurs;

2. La localisation;

3. Le facteur économique.

Ces trois facteurs sont interdépendants et ce n'est que dans la perspective de leur conjunction que l'on peut trouver une solution satisfaisante à la fois pour l'État, les usagers et les contribuables.

CHAPITRE III

LES BESOINS ACTUELS ET FUTURS

Il importe, en premier lieu, d'établir la nature des besoins actuels et d'estimer de façon aussi précise que possible les besoins futurs en rapport avec la circulation routière entre les deux rives de la zone métropolitaine de Québec.

Pour nous faire une idée assez juste de ces besoins, nous devons considérer plusieurs facteurs importants:

1. La population actuelle et future;

⁴ Cf. Capacité des voies de circulation, Appendice IV, page 126.

2 The present number of vehicles, with a future estimate.

3 The present volume of highway traffic, with a projection into the future.

4 Normal capacity of the present Quebec Bridge.

5 Theoretical capacity of the means of communication necessary at present.

6 Theoretical capacity required in future.

1 Population

Here is a table that will show the increase in population in the Metropolitan Region, in the economic region and in the area of influence, all centred on the City of Quebec, all computed from 1941, as well as showing the demographic expansion that is anticipated, based on the rate of increase for the last twenty years.⁵

Year	Metropolitan Region	Economic Region	Area of Influence
1941	224,756	474,592	1,152,092
1951	274,827	555,733	1,379,868
1956	309,959	613,489	1,550,865
1961	355,762	670,293	1,686,862
1966	401,050	737,318	1,855,542
1971	461,200	811,048	2 024,222
1976	534,990	896,703	2,226,644
1981	625,920	990,853	2,449,308

Means of communication being intended first of all to serve a given population, we must conclude that within the next twenty years the means of communication by highway in the Quebec City Metropolitan Region must anticipate a population of roughly twice the present population.

2 Number of Vehicles

Official statistics indicate that in the Province of Quebec, in 1961, there were 1,267,602 vehicles registered.⁶ Taking the population at 5,259,211, this figure gives one vehicle per 4.15 residents.

Applying this average to the Quebec Metropolitan population, which is 355,762, we get the approximate figure 85,725 vehicles in 1961, which seems quite reasonable.

Taking into account both the average increase in the population since 1941 and the average increase in the number of vehicles relative to this population during the same period, it is reasonable to suppose that in 1971 Metropolitan Quebec will have a population

2. Le nombre actuel des véhicules, avec estimation future;

3. Le volume actuel de la circulation routière, avec projection pour l'avenir;

4. La capacité normale du pont de Québec actuel;

5. La capacité théorique des moyens de communications nécessaires à l'heure actuelle;

6. La capacité théorique requise pour l'avenir.

1. La population

Voici un tableau qui permettra de se rendre compte de l'accroissement de la population de la région métropolitaine, de la région économique et de la zone d'influence de Québec depuis 1941 et de l'expansion démographique prévue, au taux de croissance des vingt dernières années.⁵

	Région métropolitaine	Région économique	Zone d'influence
Année	politaine	mique	d'influence
1941	224,756	474,592	1,152,092
1951	274,827	555,733	1,379,868
1956	309,959	613,489	1,550,865
1961	355,762	670,293	1,686,862
1966	401,050	737,318	1,855,542
1971	461,200	811,048	2,024,222
1976	534,990	896,703	2,226,644
1981	625,920	990,853	2,449,308

Les moyens de communications étant destinés en tout premier lieu à desservir une population donnée, nous devons conclure que d'ici une vingtaine d'années, les moyens de communications routières de la région métropolitaine de Québec devront prévoir une population environ deux fois plus nombreuse qu'elle ne l'est à l'heure actuelle.

2. Nombre de véhicules

Les statistiques officielles indiquent qu'il y avait dans la province de Québec, en 1961, 1,267,602 véhicules immatriculés.⁶ Pour une population de 5,259,211 habitants, ce chiffre donne un véhicule pour 4.15 habitants.

En appliquant cette moyenne à la population du Québec Métropolitain, qui est de 355,762, l'on obtient le nombre approximatif de 85,725 véhicules en 1961, ce qui semble assez juste.

En tenant compte à la fois de l'augmentation moyenne de la population depuis 1941 et de l'augmentation moyenne du nombre de véhicules par rapport à cette population au cours de la même période, il est permis de croire qu'en 1971, le Québec Métropolitain

⁵ Cf. Demographic Expansion, Appendix V, p. 134.

⁶ Cf. Number of Vehicles Registered, Appendix VI, p. 137.

⁵ Cf. L'expansion démographique, Appendice V, page 134.

⁶ Cf. Nombre de véhicules immatriculés, Appendice VI, page 137.

of 461,200 persons possessing a total of 139,757 vehicles, and that, in 1981, the population will have increased to 625,920 persons and will possess about 215,834 vehicles.

Extending these data to the Quebec City Economic Region,⁷ we get the following figures:

Year	Population	Persons Per Vehicle	Number of Vehicles
1961	670,293	4.15	161,516
1971	811,048	3.30	245,772
1981	990,853	2.90	341,673

and here are more figures in the Quebec City area of influence:

Year	Population	Persons Per Vehicle	Number of Vehicles
1961	1,686,862	4.15	406,472
1971	2,024,222	3.30	613,400
1981	2,449,308	2.90	844,588

These significant figures give us an idea of the extent of the problem that we must face, and of the rapidity with which the situation is developing toward greater and greater congestion, at greater cost.

3 Volume of Highway Traffic

The increase in the population and in the number of vehicles is moreover reflected in a still more rapid increase in the volume of highway traffic in Metropolitan Quebec.

The present Quebec Bridge, which is the only artery connecting the two Shores of the St. Lawrence, constitutes a bottleneck where the number of vehicles produces a major traffic problem; this has a repercussion both on the economy of the highway system and on the regional economic conditions.

The Department of Highways is proceeding with revealing counts, at this location. In 1956 about 3,600,000 vehicles passed this site. In 1962 this figure, which had almost doubled in six years, exceeded 6,300,000, which gives an average per day of 17,300 vehicles. During the past few years the average annual increase was about 10 per cent.⁸

This rate of increase permits an estimate that the volume of highway traffic between the two Shores could reach 10,164,000 vehicles in 1967; 16,870,000 in 1972, 24,467,000 in 1976 35,600,000 in 1980 and 39,400,000 in 1981.⁹

It goes without saying that we have here statistics that are projected, only. However,

⁷ Cf. Economic Regions, Appendix VII, p. 140.

⁸ Cf. Traffic on Quebec Bridge, Appendix VIII, p. 142.

⁹ Cf. Traffic Between the Two Shores, Appendix IX, p. 145.

aura une population de 461,200 âmes possédant 139,757 véhicules, et qu'en 1981, cette population aura augmenté à 625,920 âmes et possèdera environ 215,834 véhicules.

Si l'on étend ces données à la région économique de Québec,⁷ nous obtenons les chiffres suivants:

Année	Population	Personnes par véhicule	Nombre de véhicules
1961	670,293	4.15	161,516
1971	811,048	3.30	245,772
1981	990,853	2.90	341,673

Et maintenant, à la zone d'influence de Québec:

Année	Population	Personnes par véhicule	Nombre de véhicules
1961	1,686,862	4.15	406,472
1971	2,024,222	3.30	613,400
1981	2,449,308	2.90	844,588

Ces chiffres significatifs nous donnent un aperçu de l'ampleur du problème auquel nous avons à faire face et de la rapidité avec laquelle la situation évolue vers un encombrement de plus en plus pénible et coûteux.

3. Volume de la circulation routière

L'augmentation de la population et du nombre de véhicules se traduit d'ailleurs par une augmentation encore plus rapide du volume de la circulation routière dans le Québec Métropolitain.

Le pont de Québec actuel, seule artère reliant les deux rives du fleuve, constitue un goulot où le nombre des véhicules suscite un problème majeur de circulation, qui se répercute à la fois sur l'économie du réseau routier et sur les conditions de l'économie régionale.

Le Ministère de la Voirie procède, à cet endroit, à des comptages révélateurs. En 1956, il y est passé environ 3 millions 600 mille véhicules. En 1962, ce chiffre, presque doublé en 6 ans, dépassa 6 millions 300 mille, ce qui donne une moyenne quotidienne de 17 mille 300 cents véhicules. Au cours des dernières années, l'augmentation annuelle moyenne fut d'environ 10%.⁸

Ce taux moyen d'augmentation permet d'estimer que le volume de la circulation routière entre les deux rives pourrait atteindre 10 millions 164 mille véhicules en 1967; 16 millions 870 mille en 1972; 24 millions 467 mille en 1976; 35 millions en 1980, et 39 millions 400 mille en 1981.⁹

Il va de soi que ce ne sont là que des projections statistiques. Nos estimations sont

⁷ Cf. Régions économiques, Appendice VII, page 140.

⁸ Cf. Circulation au pont de Québec, Appendice VIII, page 142.

⁹ Cf. Circulation entre les deux rives, Appendice IX, page 145.

our estimates are realistic and are objective. They make possible the certain conclusion that the present Quebec Bridge, with only a double lane could not accommodate such a large number of vehicles; nor could, moreover, two adjacent bridges at this location.

4 Normal Capacity of the Present Quebec Bridge

Highway traffic specialists have conducted very exhaustive research to estimate as accurately as possible the real capacity of the highways.¹⁰

Applying the generally accepted standards, we note that a double lane, such as the lane on the Quebec Bridge, has, as we said in Chapter II, a normal capacity of about 3,500,000 vehicles per year. This capacity was exceeded in 1956, that is to say, seven years ago.

Such information reveals the acuteness of the problem and at the same time shows the urgent necessity for applying an appropriate solution.

5 Theoretical Capacity at Present Required

According to the specialists in question above, the average capacity of a four-lane highway is about 7,884,000 vehicles under ideal conditions. To facilitate calculation, we shall round out this figure to 8,000,000.

Under these same conditions, a six-lane highway could accommodate 10,950,000 vehicles, or, in round figures 11,000,000.

If we take it for granted that the ferries transport annually about 860,000 vehicles, which figure should be added to the figures for the Quebec Bridge, to obtain the total traffic between the two Shores, the capacity of a highway with four lanes would be exceeded next year, that is, in 1964, when 8,500,000 vehicles will cross the river.

6 Theoretical Capacity Required for the Future

Here, now, are the tables that will enable us to estimate our future needs

A—Four-lane Highways

Year	Total Traffic Shore to Shore	Number of Four-lane Highways Whose Capacity Will Be Exceeded
1964	8,436,781	1
1972	17,170,112	2
1976	24,767,479	3
1980	35,890,783	4

¹⁰ Cf. Traffic Lane Capacity, Appendix IV, p. 126.

cependant réalistes et objectives. Elles permettent de conclure avec certitude que le pont de Québec actuel, avec une voie double seulement, ne pourrait pas accommoder un aussi grand nombre de véhicules, pas plus, d'ailleurs, que deux ponts voisins l'un de l'autre, à cet endroit.

4. Capacité normale du pont de Québec actuel

Les spécialistes en circulation routière ont fait des recherches très poussées en vue d'estimer aussi précisément que possible la capacité réelle des routes. (10)

En appliquant les normes généralement acceptées, l'on constate qu'une voie double comme celle du pont de Québec, comme nous l'avons dit au chapitre II, a une capacité normale d'environ 3½ millions de véhicules par année. Cette capacité a été dépassée en 1956, c'est-à-dire depuis 7 ans.

Une telle constatation révèle l'acuité du problème et en même temps l'urgence d'y apporter une solution appropriée.

5. Capacité théorique actuellement requise

D'après les spécialistes dont il est question plus haut, la capacité moyenne d'une route à quatre voies est d'environ 7 millions 884 mille véhicules dans des conditions idéales. Afin de faciliter nos calculs, nous arrondirons ce chiffre à 8 millions.

Dans ces mêmes conditions, une route à six voies peut accommoder 10 millions 950 mille véhicules, soit 11 millions en chiffres ronds.

Si l'on prend pour acquit que les traversiers transportent annuellement environ 860 mille véhicules, que l'on doit ajouter aux chiffres du pont de Québec pour obtenir la circulation totale entre les deux rives, la capacité d'une route à quatre voies sera dépassée dès l'an prochain, en 1964, alors que 8½ millions de véhicules traverseront le fleuve.

6. Capacité théorique requise pour l'avenir

Voici, maintenant, les tableaux qui nous permettront d'estimer nos besoins futurs:

A. Routes à quatre voies

Année	Circulation totale entre les deux rives	Nombre de routes à quatre voies dont la capacité sera dépassée
1964	8,436,781	1
1972	17,170,112	2
1976	24,767,479	3
1980	35,890,783	4

¹⁰ Cf. Capacité des voies de circulation, Appendice IV, page 126.

The above table shows at what point in time the respective number of highways, that is, one highway, two highways, three and four highways, each with four lanes, will have reached its normal capacity.

B Six-lane Highways

Let us now make the same calculation by using the norms that apply to six-lane highways, whose maximum capacity is estimated at eleven million vehicles per year.

Year	Total Traffic Between Both Shores	Number of Highways With Six Lanes, Whose Capacity Will Be Exceeded
1967	11,964,554	1
1975	22,588,618	2
1980	35,890,783	3

These two tables show that in 1967 a six-lane highway would already be insufficient to meet the real needs of traffic between the two shores and that in 1980 the capacity of three six-lane highways would already be exceeded.

Bringing these data against the theoretical figure of a capacity of 3,500,000 vehicles per year for a double-lane highway (because it is impossible to obtain the ideal conditions of an autoroute for the communication highways between the two Shores of Metropolitan Quebec) we note that at present there are needed two double-lane highways, that in 1972 three will be needed, in 1969 four, in 1972 five, in 1974 six, in 1976 seven, in 1978 eight, in 1979 nine, in 1980 ten and in 1981 eleven or more.

One might object that this is pure theory and that data of this kind can lead to absurd conclusions. On the contrary, these projections are objective and they correspond to future realities.

The only concession we could grant would be that the data were arrived at in relation to ideal conditions, and that, unfortunately, we do not believe a sufficient number of roads will be built between the two Shores with due consideration for such high norms.

These statistics make it possible, however, to immediately reach the following conclusions:

- 1 Even in this year, 1963, two double-lane highways are needed to accommodate the traffic between the two

Ce tableau indique à quel moment 1, 2, 3, ou 4 routes à quatre voies chacune auraient atteint leur capacité normale.

B. Routes à six voies

Faisons maintenant le même calcul en utilisant les normes s'appliquant aux routes à six voies, dont la capacité maximum est estimée à 11 millions de véhicules par année.

Année	Circulation totale entre les deux rives	Nombre de routes à six voies dont la capacité sera dépassée
1967	11,964,554	1
1975	22,588,618	2
1980	35,890,783	3

Ces deux tableaux indiquent qu'en 1967, une route à six voies serait déjà insuffisante pour répondre aux besoins réels de la circulation entre les deux rives; qu'en 1980, 3 routes à six voies seraient déjà dépassées.

En ramenant les données au chiffre théorique d'une capacité de 3½ millions de véhicules par année pour une route à voie double, parce qu'il est impossible d'obtenir les conditions idéales d'une autoroute pour les voies de communications entre les deux rives du Québec Métropolitain, nous constatons qu'il faudrait actuellement deux voies doubles; qu'il en faudrait trois en 1967; quatre, en 1969; cinq, en 1972; six, en 1974; sept, en 1976; huit, en 1978; neuf, en 1979; dix, en 1980 et onze ou plus, en 1981.

L'on objectera qu'il s'agit là de pure théorie et que des données de ce genre peuvent conduire à des conclusions absurdes.

Il n'en est pourtant rien. Au contraire, ces projections sont objectives et elles correspondent à des réalités futures.

La seule concession que nous puissions accorder, c'est qu'elles sont faites en fonction de conditions idéales et que nous ne croyons malheureusement pas que l'on construira un nombre suffisant de voies entre les deux rives en respectant des standards aussi élevés.

Ces statistiques permettent, cependant, de conclure dès maintenant:

- 1. Que cette année même, en 1963, il faudrait deux voies doubles pour accommoder la circulation entre les deux rives;

Shores, in 1967 three will be needed, in 1969 four, and in 1972 five.

2 Consideration must be given immediately, not only to one, but to several new means of highway communication between the Shores.

3 The present situation not only constitutes an urgent need, it is critical; the time for hesitancy has passed and it is important to turn immediately to action.

Seen thus, the problem is appreciably different from what we might have imagined at first sight.

It now remains to study the factors of location of these communication arteries and to determine where they could best serve.

That will be the subject of the next chapter.

CHAPTER IV
LOCATION FACTORS

After studying the nature of present and future needs in the matter of traffic between the two Shores, it is important that we analyse, at least in succinct form, the main factors of location that will enable us to find the best locations for developing the new arteries.

At least six main factors must be taken into consideration:

- 1 Geographic distribution of the population be served.
- 2 Source and destination of vehicles.
- 3 The characteristics of the present highway system.
- 4 Future equilibrium of the future highway system.
- 5 Economic equilibrium of the metropolitan region.
- 6 Certain special economic factors:

- a) from the user's point of view
- b) from the taxpayer's point of view.

1 *Geographic Distribution of the Population*

The main factor in locating a communication road is the geographic situation of the population to be served.

This factor is certainly complex, and it could vary under the influence of such exterior elements as traffic coming from some distant source. However such elements are usually secondary, especially in an urban

qu'il en faudrait trois, en 1967; quatre, en 1969; cinq, en 1972;

2. Qu'il faut songer dès maintenant, non seulement à un, mais à plusieurs nouveaux moyens de communications routières entre les deux rives;

3. Que la situation actuelle est non seulement urgente, mais critique, et que, le temps des hésitations étant révolu, il importe de passer immédiatement à l'action.

Envisagé dans cette perspective, le problème est sensiblement différent de ce que l'on a pu imaginer à première vue.

Il reste maintenant à étudier les facteurs de localisation de ces voies de communications et à déterminer les endroits où elles pourraient le mieux rendre service.

Ce sera l'objet du chapitre suivant.

CHAPITRE IV
LES FACTEURS DE LOCALISATION

Après avoir étudié la nature des besoins actuels et futurs dans le domaine de la circulation entre les deux rives, il importe d'analyser au moins succinctement les principaux facteurs de localisation qui permettront de découvrir les meilleurs endroits où de nouvelles voies doivent être aménagées.

Au moins six facteurs principaux doivent être considérés:

1. La répartition géographique de la population à desservir;
2. La provenance et la destination des véhicules;
3. Le caractère du réseau routier actuel;
4. L'équilibre futur du réseau routier;
5. L'équilibre économique de la région métropolitaine;
6. Certains facteurs économiques particuliers:

- a) Du point de vue de l'utilisateur;
- b) Du point de vue du contribuable.

1. *Répartition géographique de la population*

Le facteur principal de localisation d'une voie de communications est la situation géographique de la population à desservir.

Certes, ce facteur est complexe et il peut varier sous l'influence d'éléments extérieurs comme, par exemple, la circulation provenant de régions lointaines. Toutefois, ces éléments sont généralement secondaires, surtout dans

agglomeration of more than 350,000 persons where the internal dynamics create their own movement. This is the case in Quebec City.

According to statistics from the recent Federal Census, in 1961, the City of Quebec has a population of 171,979 persons. That is about half the population of the totality of 32 municipalities making up Metropolitan Quebec, whose population is 355,762 persons.¹¹

Levis, opposite Quebec City, has 15,112 persons.

The Quebec-Levis axis has, then, in all, 187,091 inhabitants.

On the North Shore of the St. Lawrence, apart from Quebec City itself, there are 12 municipalities located on this axis, or east of it, and they have a total population of 69,853 persons.

On the South Shore, apart from Levis, there is Lauzon, with a population of 11,533, which is similarly located.

The grand total of the population located on the Quebec-Levis axis, or to the east of that axis, is, then, 268,477 which represents about seventy five per cent of the population of the 32 municipalities of Metropolitan Quebec.

The eleven municipalities of the North Shore that are situated west of the Quebec City-Levis axis have a total population of 73,767. Municipalities on the South Shore, similarly situated, have a total population of 13,518. From which we arrive at a total of 87,285 persons, or 25 per cent of the totality of Metropolitan Quebec.

This permits us to conclude that in order to serve the present population of Metropolitan Quebec as adequately as possible, it is preferable to have a direct link, from centre to centre, between Quebec City and Levis. No other solution, indeed, seems to be logical, in relation to the geographic location of the population.

2 Source and Destination of Vehicles

Examining the official statistics on highway traffic in the Quebec City region, it is possible to estimate with satisfactory accuracy the source and the destination of vehicles that make use of the Quebec Bridge and of the Levis Ferry.

Based on such estimates for each of the highways in the region, we can determine the maximum and the minimum proportion of

une agglomération urbaine de plus de 350 mille âmes, dont le dynamisme interne crée son propre mouvement. C'est le cas de Québec.

D'après les chiffres du recensement fédéral de 1961, la Cité de Québec comprend 171,979 âmes, soit environ la moitié de la population de l'ensemble des 32 municipalités du Québec Métropolitain, qui en comptent 355,762.¹¹

En face de Québec, Lévis comprend 15,112 âmes.

Un axe Québec-Lévis comprend donc, en tout, 187,091 habitants.

Sur la rive nord du fleuve, en dehors de Québec même, 12 municipalités situées dans cet axe ou à l'est de cet axe renferment une population de 69,853 âmes.

Sur la rive sud, en dehors de Lévis, Lauzon, ayant une population de 11,533, est située de la même façon.

Le grand total de la population située dans l'axe Québec-Lévis ou à l'est de cet axe se chiffre donc à 268,477, soit environ 75 % de la population des 32 municipalités du Québec Métropolitain.

Les 11 municipalités de la rive nord situées à l'ouest de l'axe Québec-Lévis ont une population totale de 73,767 âmes. Celles de la rive sud, situées de la même façon, ont une population de 13,518 âmes. D'où un total de 87,285, ou 25 % de l'ensemble du Québec Métropolitain.

Cette constatation permet de conclure que pour desservir la population actuelle du Québec Métropolitain le plus adéquatement possible, un lien direct, de centre à centre, entre Québec et Lévis, est préférable. En fonction de la situation géographique de la population, aucune autre solution ne semble en effet logique.

2. La provenance et la destination des véhicules

En examinant les statistiques officielles de la circulation routière dans la région de Québec, il est possible d'estimer avec une précision satisfaisante la provenance et la destination approximative des véhicules qui utilisent le pont de Québec et la Traversée de Lévis.

Partant de ces estimations pour chacune des routes de la région, l'on peut établir la proportion maximum et minimum de l'ensem-

¹¹ Cf. Territorial Division of the Population of the Quebec City Metropolitan Region, Appendix X, p. 147.

¹¹ Cf. Division territoriale de la population de la Région Métropolitaine de Québec, Appendice X, page 147.

the totality of vehicles that would use a direct route between Quebec City and Lévis and we can determine at the same time the percentage representing use of the present Quebec Bridge.¹²

From all this, and taking into account vehicles coming from distant sources, one might be tempted to divide (sic) also the number of vehicles taking either of the two routes. Now, a more exhaustive analysis reveals that a minimum of 52 per cent and a maximum of 60 per cent of vehicles would proceed directly from Quebec to Lévis, or vice versa, and that only from 40 per cent to 48 per cent of these vehicles would use the present Quebec Bridge.

The remarkable thing is that we arrived at such figures without changing the present highway system in the region, a system that has been functioning for many years with the sole benefit of the Quebec Bridge.

Projecting these percentages into the future, we arrive at the following statistics:

ble de ces véhicules qui utiliseraient une voie directe entre Québec et Lévis et en même temps le pourcentage d'utilisation du pont de Québec actuel.¹²

A priori, en tenant compte des véhicules provenant de régions éloignées, l'on serait tenté de diviser également le nombre des véhicules empruntant l'une ou l'autre voie. Or, une analyse plus poussée révèle qu'un minimum de 52% et un maximum de 60% des véhicules passeraient directement de Québec à Lévis, ou vice versa, et que seulement de 40% à 48% de ces véhicules utiliseraient le pont de Québec actuel.

Ce qui est remarquable, c'est que nous arrivions à de tels chiffres sans modifier le réseau routier actuel de la région, qui est fait depuis de nombreuses années uniquement en fonction du pont de Québec.

En projetant ces pourcentages dans l'avenir, nous arrivons aux données suivantes:

Year	Traffic Between the Two Shores	Between Quebec City and Lévis		At the Quebec Bridge	
		52%	60%	40%	48%
1962.....	6,811,395	3,541,925	= 4,086,837	= 2,724,558	= 3,269,469
1967.....	10,664,554	5,545,568	= 6,398,732	= 4,265,821	= 5,168,985
1972.....	16,870,112	8,772,858	= 10,122,067	= 6,748,044	= 8,097,653
1976.....	24,467,479	12,723,089	= 14,680,487	= 9,786,991	= 11,744,389
1979.....	32,400,712	16,848,370	= 19,440,424	= 12,960,284	= 15,552,341
1981.....	39,099,861	20,331,927	= 23,459,916	= 15,639,944	= 18,767,933

Année	Circulation entre les deux rives	Entre Québec et Lévis		Au pont de Québec	
		52%	60%	40%	48%
1962.....	6,811,395	3,541,925	= 4,086,837	= 2,724,558	= 3,269,469
1967.....	10,664,554	5,545,568	= 6,398,732	= 4,265,821	= 5,168,985
1972.....	16,870,112	8,772,858	= 10,122,067	= 6,748,044	= 8,097,653
1976.....	24,467,479	12,723,089	= 14,680,487	= 9,786,991	= 11,744,389
1979.....	32,400,712	16,848,370	= 19,440,424	= 12,960,284	= 15,552,341
1981.....	39,099,861	20,331,927	= 23,459,916	= 15,639,944	= 18,767,933

If the trends that we bring to light today remain constant, or, in other words, if the total volume were to increase as anticipated—which is very likely to happen—and if the percentages established remain constant, then we need at present a double-laned highway between Quebec City and Lévis, in addition to the present Quebec Bridge. The two routes would be used to optimum theoretical capacity, from 1968 forward.

The calculations appearing in Appendix XI enable us to estimate with sufficient precision

Si les tendances que nous décelons à l'heure actuelle demeuraient constantes ou, en d'autres termes, si le volume global augmentait tel que prévu—ce qui est très probable—et si les pourcentages établis demeuraient constants, il faudrait actuellement une voie double entre Québec et Lévis, en plus du pont de Québec actuel. Ces deux voies seraient utilisées à leur capacité théorique optimum dès 1968.

Les calculs de l'appendice XI nous permettent d'estimer avec une assez grande précision

¹² Cf. Distribution of Traffic, Appendix XI, p. 149.

¹² Cf. Distribution de la circulation, Appendice XI, page 149.

the number of lanes needed to meet the needs of the next few years.

- a) in the Quebec City-Levis axis
- b) at the present Quebec Bridge.

In the Quebec-Levis axis, four lanes are needed until 1970, six lanes from 1970 to 1975, eight from 1975 to 1978, ten from 1978 to 1982. Or, again, a six-lane route until 1974 and two six-lane routes beginning in 1974.

At the Quebec Bridge the situation is appreciably the same. Four lanes are needed until 1972, six from 1972 to 1978, eight from 1977 (sic) to 1981, and ten lanes from 1981 onward. At this location the same needs would be felt two or three years later than in the case of the Quebec-Levis axis.

These theoretical data, based on reliable criteria, give us quite a good idea of the extent of the problem to be solved. It also enables us to put the question into its proper perspective and to realize the united thinking of all the municipalities and of all the groups of Metropolitan Quebec, at least with regard to the fundamentals of the problem.

What is important now is to find the immediate solution that is most advantageous for the users and for the taxpayers, and then to draw the broad outlines of a long-term programme.

We have thus far shown that most of the population of the metropolitan region live in or along the Quebec City-Levis axis, or east of that axis.

We have noted also that a brief analysis of the source and destination of vehicles favours a direct link, from centre to centre, between Quebec City and Levis.

3 The Highway System

A study of the present overall highway system in the Quebec City Metropolitan Region also provides much instruction.

A Predominantly East-to-West

The most striking characteristic is the preponderant influence of the river on the orientation of the routes that are the most important and, consequently, the most used. On both Shores, inside and outside small or large cities and towns, the main arteries of traffic are built to run in the same direction as the River, that is to say, east and west.

The human geography of the whole of Canada, conditioned by the Great Lakes and the St. Lawrence River, as far as the Gulf of St. Lawrence, determines imperatively the orientation of our communication routes.

le nombre de voies requises pour répondre aux besoins des prochaines années:

- a) Dans l'axe Québec-Lévis;
- b) Au pont de Québec actuel.

Dans l'axe Québec-Lévis, il faudrait quatre voies jusqu'en 1970; six voies de 1970 à 1975; huit voies de 1975 à 1978; dix voies de 1978 à 1982. Ou encore une route à six voies jusqu'en 1974 et deux routes à six voies à partir de 1974.

Au pont de Québec, la situation serait sensiblement la même. Il y faudrait quatre voies jusqu'en 1972; six voies de 1972 à 1978; huit voies de 1977 à 1981; dix voies à partir de 1981. A cet endroit, les mêmes besoins se feraient sentir environ deux ou trois ans plus tard que dans l'axe Québec-Lévis.

Ces données théoriques, basées sur des critères sûrs, nous donnent une idée assez juste de l'ampleur du problème à résoudre. Elles nous permettent également de placer la question dans sa véritable perspective et de réaliser l'unité de pensée de toutes les municipalités et de tous les groupes du Québec Métropolitain au moins sur le fondement du problème.

Ce qui importe actuellement, c'est de trouver la solution immédiate la plus avantageuse pour les usages et les contribuables et de tracer ensuite les grandes lignes d'un programme à long terme.

Nous avons démontré, jusqu'ici, que la grande majorité de la population de la région métropolitaine habite dans l'axe Québec-Lévis ou à l'est de cet axe.

Nous avons constaté, de plus, qu'une brève analyse de la provenance et de la destination des véhicules favorise indiscutablement un lien direct, de centre à centre, entre Québec et Lévis.

3. Le réseau routier

L'étude de l'ensemble du réseau routier actuel de la région métropolitaine de Québec est aussi pleine d'enseignements.

A. Dominante est-ouest

La caractéristique la plus frappante est l'influence prépondérante du fleuve sur l'orientation des routes les plus importantes et conséquemment les plus achalandées. Sur les deux rives, à l'intérieur comme à l'extérieur des villes, grandes ou petites, les principales artères de circulation routière sont construites dans le sens du fleuve, c'est-à-dire en direction est-ouest.

La géographie humaine de tout l'est du Canada, conditionnée par les Grands-Lacs et le Saint-Laurent, jusque dans le Golfe, détermine de façon impérative cette orientation de nos voies de communications.

Even the railways are subjected to this ruling factor. The few routes built in a north-south direction are usually mere connecting roads.

The present project for the Trans-Canada Highway, which is being completed, and the project for the future North Shore autoroute between Quebec City and Montreal, meets these geographical imperatives, against which it would be idle to complain.

B Location of the Quebec Bridge

The second characteristic results from the location of the present Quebec Bridge. First, it must not be forgotten that the Quebec Bridge was not planned for highway traffic, but solely for railways.

In this regard we quote from a publication of the Engineering Institute of Canada, which says: "The Quebec Bridge is now a link in the Canadian National Railway, which saves about 2.9 miles between Moncton and Winnipeg; the distance from Levis to Winnipeg by the N.T. Ry. being 1,355 miles, while the distance via Montreal and the Ottawa River is 1,574 miles"¹³

The question of a highway "lane" was studied, but for various technical reasons, and especially for economic reasons, the idea of having such a lane on the present bridge was abandoned. "Connections for highways on the bridge to the road on the south side of the River could have been readily made, but the connections on the north side presented a good many serious difficulties; the deep rock cut at the entrance to the bridge, the crossing of the railway yards and the connection to the St. Louis Road, which at this point is at a considerably higher elevation than the bridge floor.

The above consideration, coupled with the greatly enhanced cost of the superstructure of the highway were provided, led to the decision to omit the highway"¹⁴

The destiny of the present Quebec Bridge is still further established in a report that Mr. C. E. Gauvin, engineer in the Public Works in the Province of Quebec, submitted to the Honourable E. J. Flynn, Prime Minister and Commissioner of Public works at the time, of which the following is an extract:

"What is the main object, I could say the sole object, of a bridge over the St. Lawrence at Quebec City; is it to put into direct and uninterrupted communication the populations of Quebec City and Levis? No. The main

Les chemins de fer eux-mêmes n'échappent pas à cette règle. Les quelques voies construites en direction nord-sud ne sont, généralement, que des raccordements.

Le projet actuel de la route transcanadienne, en voie de parachèvement, et le projet de la future autoroute de la rive nord, entre Québec et Montréal, répondent à ces impératifs géographiques, contre lesquels il serait péril de vouloir réagir.

B. L'emplacement du pont de Québec

La deuxième caractéristique provient de l'emplacement du pont de Québec actuel.

Il ne faut pas oublier, tout d'abord, que le pont de Québec n'a pas été conçu pour la circulation routière, mais uniquement pour les chemins de fer.

A ce sujet, nous citons l'extrait d'une publication de l'Engineering Institute of Canada, qui dit: "The Québec Bridge is now a link in the Canadian National Railway, which saves about 2.9 miles between Moncton and Winnipeg; the distance from Lévis to Winnipeg by the N.T. Ry. being 1355 miles, while the distance via Montréal and the Ottawa River is 1574 miles"¹³

La question d'une voie routière fut étudiée, mais, pour différentes raisons d'ordre technique et surtout d'ordre économique, on abandonna l'idée d'en aménager une sur le pont actuel. "Connections for highways on the bridge to the road on the South side of the River could have been readily made, but the connections on the North side presented a good many serious difficulties; the deep rock cut at the entrance to the bridge, the crossing of the railway yards and the connection to the St. Louis Road, which at this point is at a considerably higher elevation than the bridge floor.

The above considerations coupled with the greatly enhanced cost of the superstructure if highways were provided led to the decision to omit the highways"¹⁴

La destination du pont de Québec actuel est encore très bien déterminée dans un rapport que M. C.-E. Gauvin, ingénieur des Travaux Publics de la province de Québec, faisait parvenir, le 1^{er} octobre 1896, à l'honorable E.-J. Flynn, Premier Ministre et Commissaire des Travaux Publics de l'époque, et dont voici un extrait:

«Quel est le but principal, je pourrais presque dire l'unique but, d'un pont sur le St-Laurent à Québec; est-ce de mettre en communication directe et ininterrompue les populations de Québec et de Lévis? Non: l'ob-

¹³ Cf. Translation of the E.I.C.—The Quebec Bridge, Montreal, 1919, p. 69.

¹⁴ Cf. Transactions of the E.I.C.—The Quebec Bridge, Montreal, 1919, p. 71.

¹³ Cf. Transactions of the E.I.C.—The Quebec Bridge, Montréal, 1919, p. 69.

¹⁴ Cf. Transactions of the E.I.C.—The Quebec Bridge, Montréal, 1919, p. 71.

object of the bridge in question is to link, at Quebec City, or in the vicinity of it, the two lines of the railway, one on the North Shore and one on the South Shore, and then to offer to the three big lines: the Grand Trunk, the Intercolonial and the Quebec Central, a means of reaching the Port of Quebec itself, that is to say, the large basin where the water is at a constant level, a harbour created at great cost in the estuary of the St. Charles River and which offers such great advantages for the transshipment of merchandise, and which is also so admirably located from the point of view of future expansion. That was the main object of the bridge. It is indisputably the Chaudière site that would permit attainment of this objective at minimum expense".

This text, signed by a high-ranking civil service of the period, leaves no doubt regarding the motives that prompted choice of the site where the present bridge was built. It was decided solely in relation to the railway and to the cost of the enterprise. One must not forget that, at the time, as well as at the time of actual construction of the bridge, the Provincial Government had jurisdiction over railways.

And also it should not be forgotten that before the building of the bridge, railway cars crossed the river on ferries and landed a short distance from the Marché Champlain, which was then in the heart of the Ancient Capital, and near the port.

The construction technique for a railway bridge required—in the case of the Quebec Bridge—meeting three essential conditions that are to be found nowhere, perhaps, except at the present site:

1 A cantilever, with practically no slope, had to be sufficiently elevated above the river to give free passage to navigation. The Quebec Bridge, then, had to be held up by two rocky cliffs both solid and high.

2 These cliffs had to be as close to one another as possible so that the bridge would not be unduly long, especially because of the difficulty of building a central span much longer than the one presently existing (sic) and because of the high cost of such an undertaking.

3 There had to be two pillars resting on a solid rock, as far as possible from the shoreline of the river, support this central span, which was limited in its length.

These conditions obliged the engineers to choose the present site for the bridge, which is thus located about five miles above the point where the ferries landed (in summer only) the railway cars.

jet principal du pont dont il s'agit est de relier, à Québec, ou dans le voisinage, de Québec, les deux réseaux de chemins de fer de la rive nord et de la rive sud, puis d'offrir aux trois grandes lignes, le Grand-Tronc, l'Intercolonial et le Québec Central un moyen d'atteindre le port de Québec même, c'est-à-dire ce vaste bassin à niveau constant qu'on a créé à grands frais dans l'estuaire de la rivière St-Charles, bassin qui offre tant d'avantages pour le transbordement des marchandises et qui est si admirablement situé au point de vue des agrandissements futurs: voilà le but principal du pont. Or, c'est incontestablement l'emplacement de la Chaudière qui permettrait d'atteindre ce but pour le minimum de dépense».

Ce texte, signé par un haut fonctionnaire de l'époque, ne laisse plus aucun doute sur les motifs qui ont présidé au choix de l'endroit où le pont actuel fut construit. Il fut déterminé uniquement en fonction du chemin de fer et du coût de l'entreprise. Et il ne faut pas oublier qu'en ce temps-là, comme au moment de la construction du pont, le gouvernement provincial avait juridiction sur les chemins de fer.

Il ne faut pas oublier, non plus, qu'avant la construction du pont, les wagons de chemin de fer franchissaient le fleuve sur des traversiers et débarquaient à une courte distance du Marché Champlain, qui était alors en plein cœur de la Vieille Capitale et à proximité du port.

La technique de construction d'un pont de chemin de fer exigeait que l'on trouve, dans le cas du pont de Québec, trois conditions essentielles qui ne se rencontrent peut-être nulle part ailleurs qu'à son emplacement actuel:

1. Un cantiliver, à pente presque nulle, doit être assez élevé au-dessus du niveau du fleuve pour laisser libre cours à la navigation. Le pont de Québec devait donc être appuyé sur deux falaises rocheuses à la fois solides et hautes;

2. Ces falaises devaient être aussi rapprochées que possible afin que le pont ne soit pas d'une longueur démesurée, surtout à cause de la difficulté de construire une travée centrale sensiblement plus longue que celle qui existe actuellement et du coût très élevé d'une telle entreprise;

3. Il fallait deux piliers assis sur un roc solide aussi loin que possible des rives du fleuve, pour soutenir cette travée centrale, limitée dans sa longueur.

Ces conditions ont obligé les ingénieurs à choisir l'emplacement actuel du pont, qui se trouve ainsi à environ cinq milles en amont du point où les traversiers débarquaient, en été seulement, les wagons de chemin de fer.

The bridge site was the result, to some extent, of the purely accidental character of the local geography, rather than of factors more general and determining.

For the trains the major disadvantage of the site was, and still is, the necessity to climb a quite long ramp and to make a detour via Cap Rouge, which they had to pass to get to their destination: the Palace Station and the Port of Quebec. The railways absorbed the cost, which was, however, spread over the total expenses of the railway system. For Quebec City the innovation brought only advantages, chief of which was that the ferries were eliminated, with all the disagreeable features that the ferries involved, worst of which was complete idleness during the period of the river's freeze-over.

Later, because of the increase in highway traffic it was decided to build a non-railway road on the bridge. For a time there was endured the disadvantage of a double lane that was too narrow, on which trucks and autobusses could not meet. In 1952 the road was widened to the width we now know, but whose inadequacy is at the base of the problem we are studying.

In summary, a railway bridge was accepted as a compromise, for the purpose of building a highway over it. The solution was well received, because it represented, in spite of everything, considerable progress; but it entailed very serious disadvantages.

The site of the new road for highway communication had for its effect, among other results, the creation of a permanent disequilibrium in the whole of the highway system of the Quebec Metropolitan Region.

This disequilibrium is the more manifest, today, because the capacity of the vessels in the Levis Ferry service had long before ceased to increase; it even tended to decrease; also, it is not even desirable to seek a solution in this direction.

The situation that resulted from this collection of circumstances is as follows: automobilists living in the Quebec City-Levis axis, or to the east of it, have to—nine times out of ten—add from ten to fifteen miles, to cross the river by the present Quebec Bridge. For the trip, both ways, that means from 20 to 30 miles more than would be the case if they had a centre-to-centre link.

4. *Future Equilibrium of the Highway System*

The highway system has been developed with relation to the present railway bridge, the only road across the River, east of Montreal.

It is quite clear that the forced traffic of vehicles at that point has, of necessity, the

La localisation du pont résulta, en quelque sorte, du caractère purement accidentel de la géographie locale, plutôt que de facteurs beaucoup plus généraux et déterminants.

Pour les trains, l'inconvénient majeur de cette localisation était, et est encore, l'obligation d'emprunter une rampe assez longue et de faire un détour par Cap-Rouge, où ils doivent passer pour se rendre à destination: la Gare du Palais et le port de Québec. Ce sont les compagnies de chemin de fer qui en absorbent le coût, réparti d'ailleurs sur l'ensemble des dépenses du réseau ferroviaire. Pour Québec, cette innovation n'apporta que des avantages, dont le principal fut la suppression des traversiers et de tous les désagréments qu'ils comportaient, dont le pire était son interruption complète durant toute la période de glaciation du fleuve.

Plus tard, vu l'augmentation de la circulation routière, il fut décidé d'aménager une voie carrossable sur ce pont. Pour un temps, on subit le désavantage d'une voie double trop étroite, sur laquelle les camions et les autobus ne pouvaient pas se rencontrer. En 1952, on élargit la voie que nous connaissons actuellement et dont l'insuffisance est à l'origine du problème que nous étudions.

En somme, on s'est accommodé d'un pont de chemin de fer pour y construire une voie routière. La solution fut bien accueillie, parce qu'elle représentait tout de même un progrès considérable, mais elle comportait des désavantages très sérieux.

L'emplacement de cette nouvelle voie de communications routières a eu pour effet, entre autres choses, de créer un déséquilibre permanent dans tout le réseau routier de la région métropolitaine de Québec.

Ce déséquilibre est d'autant plus manifeste, actuellement, que la capacité des bateaux de la Traverse de Lévis a depuis longtemps cessé d'augmenter, qu'elle tend plutôt à diminuer et qu'il n'est même plus souhaitable de chercher une solution de ce côté.

La situation brutale qui résulte de cet ensemble de circonstances est la suivante: les automobiles habitant dans l'axe Québec-Lévis ou à l'est de cet axe doivent, neuf fois sur dix, s'allonger de 10 à 15 milles pour traverser le fleuve par le pont de Québec actuel. Aller et retour, cela signifie 20 à 30 milles de plus que s'ils bénéficiaient d'un lien de centre à centre.

4. *L'équilibre futur du réseau routier*

Le réseau routier a été aménagé en fonction du pont de chemin de fer actuel, seule voie enjambant le fleuve à l'est de Montréal.

Il apparaît clairement que la circulation forcée des véhicules à ce point a nécessaire-

effect of congesting all the east-west arteries, on both Shores. To the north, this situation is reflected in a congestion of Laurier Boulevard, of Charest Boulevard, of Chemin Saint Louis (St. Louis Road) and Chemin Sainte Foy, as well as of Hamel Boulevard, Saint Cyrille Boulevard and other roads more to the east. Southward, the same situation exists on the present Trans-Canada Highway.

The solution that consists of merely increasing the present capacity of the Quebec Bridge, or of adding to this bridge a second bridge a few hundred feet further west, would further aggravate the congestion, with the result that it would be necessary in the very near future to open other arteries running from east to west, in the cities and in the suburbs. That would, after all, accentuate the present disequilibrium, and the correction of such an illogical move would cost, in the very near future, several tens of millions of dollars in highway construction and in expropriation; it would also upset the present town-planning projects.

Not only the Provincial Government, but also the greater number of municipalities of Greater Quebec City, especially those situated west of the Quebec City-Levis axis, would have to bear the cost. Sainte Foy would be the hardest hit, to a point where its progress would be seriously impeded. And this does not take into account that the Cité Universitaire would be an obstacle to such a solution, that is to say, to the opening of new east-west roads.

So as not to encumber further the present highway system, we must have, it is quite evident, a new north-south connection. The topography of the terrain and simple logic require that this new means of communication be constructed from centre to centre, between Quebec City and Lévis.

5 *Economic Equilibrium of the Metropolitan Region*

It is widely recognized that the highway system of an urban agglomeration exercises a determining influence on the development of the agglomeration, economically. It is not by chance that the words "artery" and "traffic" designate the road, in the case of the first, and the movement of vehicles in the case of the second. They are, in fine, the blood-vessels and the blood of economic activity. Moreover, the importance of a communication system of roads that is adequate and well balanced, increases proportionately with the acceleration of movement representing commercial and industrial exchanges.

In the field of industrial promotion, we live these problems, so to speak, every day, traffic

ment pour effet de congestionner toutes les artères est-ouest, sur les deux rives du fleuve. Du côté nord, cette situation se traduit par un encombrement du Boulevard Laurier, du Boulevard Charest, des Chemins Saint-Louis et Sainte-Foy, du Boulevard Hamel, du Boulevard Saint-Cyrille et des autres voies situées plus à l'est. Du côté sud, même situation sur la route transcanadienne actuelle.

La solution qui consisterait uniquement à augmenter la capacité actuelle du pont de Québec ou à doubler ce pont par un second, à quelques centaines de pieds plus à l'ouest, aggraverait encore cet encombrement, avec le résultat qu'il faudrait, dans un avenir très prochain, ouvrir d'autres artères est-ouest, dans les villes et les banlieues. Cela accentuerait, en somme, le déséquilibre actuel et la correction de cet illogisme coûterait, dans un avenir immédiat, plusieurs dizaines de millions de dollars en construction routière et en expropriations et bouleverserait les plans d'urbanisme actuels.

Non seulement le gouvernement provincial, mais également le plus grand nombre des municipalités du grand Québec, surtout celles qui sont situées à l'ouest de l'axe Québec-Lévis, devraient en supporter le coût. Sainte-Foy serait la plus touchée, à tel point que son progrès pourrait en être sérieusement affecté. Sans compter que la Cité Universitaire constituerait un obstacle à une telle solution, c'est-à-dire à l'ouverture de nouvelles voies est-ouest.

Pour ne pas encombrer davantage le réseau routier actuel, il faut de toute évidence un nouveau raccordement nord-sud. La topographie des lieux et la simple logique exigent que ce nouveau moyen de communication soit construit de centre à centre, entre Québec et Lévis.

5. *L'équilibre économique de la région métropolitaine*

Il est reconnu que le réseau routier d'une agglomération urbaine exerce une influence déterminante sur le développement économique de cette dernière. Ce n'est pas par hasard que les mots artère et circulation désignent, le premier, les voies, le second, le mouvement des véhicules: ce sont, en somme, les vaisseaux et le sang de l'activité économique. De plus, l'importance d'un réseau de communications routières suffisant et bien équilibré s'accroît proportionnellement à l'accélération du mouvement des échanges commerciaux et industriels.

Dans le domaine de la promotion industrielle, nous vivons pour ainsi dire quotidien-

problems that directly influence the choice of a site for the establishment of a factory: a poor highway system affects a plant, or a commercial enterprise through its source of supply, its deliveries and its sales, its workforce, which shun places that are too remote and difficult of access.

It seems clear, then, that the towns on the South Shore, especially Lauzon, Lévis and Saint-Romuald—to name only three—have to suffer economically from the absence of a direct highway leading to Quebec City. This disadvantage is reflected also in the economy of the capital, which is the central unit and prime mover in the economy of the metropolitan region.

This situation has been very well described by the Quebec City Chamber of Commerce, which affirms, with great justification, that "The movement (of the population) will very likely continue in the way it has started, that is to say by a rapid expansion of the left shore of the river and moderate expansion on the right bank, unless some great change takes place: construction of a new highway connecting Quebec City with Lévis, construction of one or several new factories on the South Shore large enough to entail a change in the current of present population growth. Such a communication road would have the effect of eliminating the present "cut" in Metropolitan Quebec and new industries would constitute a dynamic element on the South Shore.

"How will such development take place?

"The lines of force can be seen now: the principal bases of expansion are Saint Foy, which is a successor to Sillery...

"The movement will probably continue: Saint Foy will continue to develop... (15)

A direct highway between Quebec City and Lévis is indispensable to the development of Metropolitan Quebec, especially if we want it to become a homogeneous entity. The municipalities situated in proximity to, or to the west of, the Quebec Bridge will not suffer at all from this. Very much to the contrary, they will profit directly from the increase in the region's dynamism.

6 General Economic Factors

We have seen that the present disequilibrium of highways is having a direct effect on our region's economy.

The overall situation is reflected substantially by the imposition of a much too heavy burden on users of the highway and on

nement ces problèmes de circulation, qui influent directement sur le choix d'un emplacement pour l'établissement d'une manufacture: un mauvais réseau routier affecte une usine ou un commerce dans ses sources d'approvisionnement, dans ses livraisons et ses ventes, dans sa main-d'œuvre, qui fuit les endroits difficiles d'accès ou trop éloignés.

Il apparaît donc clairement que les villes de la rive sud, en particulier Lauzon, Lévis et Saint-Romuald, pour n'en nommer que trois, ont à souffrir économiquement de l'absence d'une voie directe conduisant à Québec. Ce désavantage se reflète également sur l'économie de la capitale, noyau central et moteur de l'économie de la région métropolitaine.

Cette situation a été fort bien décrite par la Chambre de Commerce de Québec, qui affirme très justement que «Le mouvement (de la population) se continuera vraisemblablement tel qu'il est amorcé actuellement, c'est-à-dire expansion rapide sur la rive gauche du fleuve et expansion modérée sur la rive droite, à moins que ne se produisent de grands changements: construction d'une voie carrossable nouvelle reliant Québec à Lévis, construction d'une ou de plusieurs industries nouvelles sur la rive sud, assez considérables pour entraîner un changement dans le courant de peuplement actuel. Une telle voie de communication aurait comme effet de faire disparaître la coupure actuelle dans le Québec Métropolitain et de nouvelles industries constitueraient un élément dynamique sur la rive sud.

«Comment se fera ce développement?

«On en aperçoit les lignes de force actuellement: les principaux foyers d'expansion sont Sainte-Foy, qui a succédé à Sillery...

«Ce mouvement se continuera vraisemblablement: Sainte-Foy continuera à se développer...» (15)

Une voie directe entre Québec et Lévis est indispensable au développement du Québec Métropolitain, surtout si l'on tient à ce qu'il devienne un ensemble homogène. Les municipalités sises à proximité ou à l'ouest du pont de Québec n'en souffriraient nullement. Bien au contraire, elles profiteront directement de l'accroissement du dynamisme de la région.

6. Les facteurs économiques généraux

Nous avons constaté que le déséquilibre actuel du réseau routier affecte directement notre économie régionale.

Cette situation d'ensemble se traduit concrètement par l'imposition aux usagers de la route et aux contribuables d'un fardeau beau-

¹⁵ Cf. "Economic Prospects for Metropolitan Quebec City", July, 1956, pp. 81 and 82.

¹⁵ Cf. «Les perspectives économiques du Québec Métropolitain», juillet 1956, pp. 81 et 82.

taxpayers, an imposition that threatens to take on the form of a permanent injustice.

A. Users

From statistics already seen, we can estimate at a minimum of 2,700,000, and a maximum of 3,100,000, the number of vehicles which in 1962 covered, by necessity, between 10 and 15 miles per trip to cross the river at the Quebec Bridge; this is an appreciable item, in length and in duration, which they could have avoided if there had existed a direct road between Quebec City and Lévis. (16)

By reducing the distance to a maximum of 10 miles and by estimating the expense per mile driven at five cents, for automobiles, 35 cents for trailer-trucks and 25 cents for other commercial vehicles, we arrive at a minimum annual expense of \$2,586,000, and a maximum of \$2,985,000.

In the case of trailer-trucks and other commercial vehicles, the time for men at work is included.

Let us now calculate the time of automobilists, fixed according to average income, a) of the population of the Province of Quebec, b) of taxpayers who fill in their individual income tax reports, also in the Province of Quebec. In a) the average income is \$1,460; in b) it is \$3,317 per year.

The total expenditure in time, calculated on the lower average income, would be, for the minimum number of vehicles (2,700,000 vehicles), about \$531,000, and, for the maximum number of vehicles (3,100,000 vehicles), it would be about \$614,000. The corresponding figures calculated on the higher average income, would be respectively \$1,100,000 and \$1,274,000.

It is, then, reasonable to conclude that the detour via the Quebec Bridge costs the users at least \$4,000,000 per year.

B. Taxpayers

As taxpayers, these users of the Quebec Bridge, expect to receive from the State all the consideration that such a disadvantageous situation can justify.

If they pay today such a sum, which is destined to double, theoretically, between now and 1970, to triple by 1974, quadruple by 1977, quintuple by 1980 and to reach by 1981 the almost astronomical sum of \$24,000,000 (without taking into account a possible rise in the cost of living), it is obvious that these users and taxpayers favour any measures likely to lighten such a burden.

(16) Cf. Cost of Detouring via the Quebec Bridge, Appendix XII, p. 161.

coup trop lourd, qui risque de prendre la forme d'une injustice permanente.

A. Les usagers

Grâce aux statistiques déjà citées, nous pouvons estimer à un minimum de 2 millions 700 mille et à un maximum de 3 millions 100 mille, le nombre de véhicules qui, en 1962, ont parcouru obligatoirement environ 10 à 15 milles par voyage pour traverser le fleuve à la hauteur du pont de Québec, distance appréciable, en longueur et aussi en durée, qu'ils auraient évité de franchir s'il existait une voie directe entre Québec et Lévis. (16)

En réduisant cette distance à un maximum de 10 milles; en estimant la dépense au mille parcouru à 5c. pour les voitures, 35c. pour les camions-remorques et 25c. pour les autres véhicules commerciaux, nous arrivons à une dépense annuelle minimum de \$2,586,000 et maximum de \$2,985,000.

Dans le cas des camions-remorques et des autres véhicules commerciaux, le temps des hommes au travail est inclus.

Calculons maintenant le temps des automobilistes, établi d'après le revenu moyen, a) de la population de la province de Québec, b) des contribuables qui remplissent leurs rapports d'impôt sur le revenu des particuliers, dans le Québec également. Dans a), le revenu moyen est de \$1,460; dans b), de \$3,317 par année.

La dépense totale en temps, calculée sur le revenu moyen inférieur, serait, pour le nombre minimum des véhicules (2 millions 700 mille), d'environ \$531,000 et, pour le nombre maximum de véhicules (3 millions 100 mille), d'environ \$614,000. Les chiffres correspondants calculés selon le revenu moyen supérieur seraient respectivement de \$1 million 100 mille et \$1 million 274 mille.

Il est donc raisonnable de conclure que le détour par le pont de Québec coûte au moins \$4 millions par année aux usagers.

B. Les contribuables

A titre de contribuables, ces usagers du pont de Québec s'attendent donc à recevoir de la part de l'État toute la considération qu'une situation aussi désavantageuse puisse justifier.

S'ils consacrent aujourd'hui une telle somme, qui est appelée, théoriquement, à doubler d'ici 1970, à tripler d'ici 1974, à quadrupler d'ici 1977, à quintupler d'ici 1980, et à atteindre, en 1981, le chiffre quasi astronomique de \$24 millions, sans tenir compte d'une hausse possible du coût de la vie, il est évident qu'ils favoriseront toute mesure raisonnable susceptible d'alléger un tel fardeau.

¹⁶ Cf. Coût du détour par le pont de Québec, Appendice XII, page 161.

Once again, such a measure must be a direct road from centre to centre of Quebec City and Lévis.

Encore une fois, cette mesure, c'est une voie directe de centre à centre entre Québec et Lévis.

CHAPTER V

The Solutions

This chapter, devoted to a study of the solutions, that is, the work required to meet the present and future needs of highway traffic between the two Shores of Metropolitan Quebec City, is divided into two distinct parts.

The first part deals with a link from centre to centre of Quebec City and Lévis. The second deals with improvements to be made to the axis of the present Quebec Bridge.

In both cases, we shall use technical information transmitted to the Metropolitan Bureau.

1. Direct Link, Quebec City-Lévis

To solve the problem of centre-to-centre communication between Quebec City and Lévis, four tunnel projects and two bridge projects were submitted.

A. Tunnels

Project A

The first project, designated by the letter A, consists of a tunnel dug through rock, with interior revetment of concrete. Composed of two parallel galleries sufficiently wide to contain, each of them, one double lane, this tunnel would be complemented by a small service gallery located between the two large traffic roads. Its total length would be about 14,500 feet; its maximum slope on the Lévis side would be 4.5% and, on the Quebec City side, 3.3%.

Its direction, under the river, would be from a point at the corner of Grande Allée and Lachevretière Street, in Quebec City, to another point near Côte Rochette, in Lévis. In the project submitted, the exit and entrance, on the Quebec City side, are situated in a straight line with de la Couronne Street and Dorchester Street, which are two one-way arteries that could easily be linked with Laurentian Boulevard, now being completed.

These outlets could, without seriously affecting the cost, be moved laterally to the west, or the east, almost anywhere, at the Pied du Cap, between Parent Place and Aqueduc Street.

The mouth of the tunnel, on the Lévis side, would be situated in proximity to Côte Rochette. At this location there would be a terrain with sufficient area to set up, if necessary, a toll station.

CHAPITRE V

Les solutions

Ce chapitre, consacré à l'étude des solutions, c'est-à-dire des travaux requis pour répondre aux besoins présents et futurs de la circulation routière entre les deux rives du Québec Métropolitain, est divisé en deux parties distinctes.

La première partie porte sur un lien de centre à centre, entre Québec et Lévis. La seconde, sur les améliorations à apporter dans l'axe du pont de Québec actuel.

Dans les deux cas, nous nous servirons de renseignements techniques transmis au Bureau Métropolitain.

1. Lien direct Québec-Lévis

Pour solutionner le problème des communications de centre à centre, entre Québec et Lévis, quatre projets de tunnels et deux projets de ponts ont été soumis.

A. Tunnels

Project A

Le premier projet, désigné par la lettre A, consiste en un tunnel creusé dans le roc, avec revêtement intérieur en béton. Composé de deux galeries parallèles suffisamment larges pour contenir une voie double chacune, ce tunnel serait complété par une petite galerie de service située entre les deux grandes voies de circulation. Sa longueur totale serait d'environ 14,500 pieds; sa pente maximum du côté de Lévis, de 4.5% et, du côté de Québec, de 3.3%.

Son axe, sous le fleuve, s'orienterait d'un point situé à l'angle de la Grande-Allée et de la rue de Lachevrotière, à Québec, à un autre situé à proximité de la Côte Rochette, à Lévis.

Dans le projet soumis, sa sortie et son entrée, du côté de Québec, sont situées en ligne droite avec la rue de la Couronne et la rue Dorchester, deux artères à sens unique pouvant être facilement raccordées au Boulevard Laurentien en voie de parachèvement.

Ces bouches pourraient, sans que le coût ne soit sérieusement affecté, être déplacées latéralement vers l'est ou l'ouest, à peu près n'importe où, au pied du Cap, entre la Place Parent et la rue Aqueduc.

Les bouches du tunnel, du côté de Lévis, seraient situées à proximité de la Côte Rochette. A cet endroit, l'on disposerait d'un terrain ayant une superficie suffisante pour établir, si nécessaire, des postes de péage.

The project also anticipates the possibility of establishing underground, near the place where the tunnel axis would cut the Grande Allée axis, or the axis of the future Saint Cyrille axis, and at the level of the tunnel, an autobus station that would communicate with the surface by elevators and escalators, which would enable the population of the South Shore to have very free access to the heart of Haute Ville, without necessarily having to go to the exit from the tunnel.

The total cost of the project, excluding expropriation costs, but including both the cost of the tunnel proper and the cost of preliminaries, exterior work and engineering work, would be \$32,000,000.

While we are at this point, let us note that a single tunnel, sufficiently wide to accommodate four roads, or lanes, would cost about \$34,000,000 and that a single tunnel, with three lanes, would not cost a little less than \$28,500,000.

The cost of building the autobus station and the elevators exiting onto Grande Allée is estimated at \$1,650,000. Finally, if the project is to materialize in two stages: first a two-lane traffic gallery and the service gallery, second the other two-lane traffic gallery, the cost of the project would come to \$33,800,000; of which \$18,500,000 would be for the first double-lane.

The duration of work for the project is also estimated at four years.

Project B

Project B is, actually, a variant of Project A, to which would be added a third double-lane gallery.

In this case, the service gallery would be located under one of the three tunnels, by preference under the middle tunnel. It would serve to ventilate the tunnel immediately above it, and also for pumping, for the water-collectors, the cables, etc. of all three tunnels.

At the bottom of each of the lateral tunnels would be excavated a large gutter, which would serve solely for ventilation.

The cost of this third tunnel is estimated at about \$14,000,000 if it is dug separately.

Project C

A third project for a rock tunnel was submitted to us; this tunnel would consist of two parallel galleries with interior concrete revetment, each gallery including two traffic lanes. No service gallery is provided for, since the cross section of the galleries is circular.

Ce projet prévoit également la possibilité d'établir sous terre, aux environs de l'endroit où l'axe du tunnel couperait l'axe de la Grande-Allée ou celui du futur Boulevard Saint-Cyrille, et au niveau du tunnel, une station d'autobus qui communiquerait avec la surface par des ascenseurs et des escaliers mobiles, ce qui permettrait à la population de la rive sud d'avoir très facilement accès au cœur de la Haute-Ville sans nécessairement devoir se rendre jusqu'à la sortie du tunnel.

Le coût total du projet, en excluant le prix à payer pour les terrains à exproprier, mais en incluant non seulement le coût du tunnel proprement dit mais également le coût des travaux préliminaires, des travaux extérieurs et des travaux de génie, s'élèverait à \$32 millions.

Notons en passant qu'un seul tunnel suffisamment large pour y aménager quatre voies coûterait environ \$34 millions et qu'un tunnel unique à trois voies ne coûterait guère moins de \$28½ millions.

Le coût de la construction de la station d'autobus et des ascenseurs débouchant à la Grande-Allée est estimé à \$1,650,000. Enfin, si on devait réaliser ce projet en deux étapes, c'est-à-dire, en premier lieu, une galerie à deux voies de circulation et la galerie de service, puis, comme deuxième étape, la deuxième galerie à deux voies de circulation, le coût du projet s'élèverait à \$33,800,000 dont \$18,500,000 pour la première voie double.

La durée des travaux de ce projet est estimée à 4 ans.

Project B

Le projet B est une variante, en somme, du projet A, auquel l'on ajouterait une troisième galerie à voie double.

Dans ce cas, la galerie de service serait placée sous l'un des trois tunnels, celui du milieu de préférence. Elle servirait à la ventilation du seul tunnel situé immédiatement au-dessus et en même temps au pompage, aux collecteurs d'eau, câbles, etc., des trois tunnels.

À la base de chacun des tunnels latéraux, on excaverait un gros caniveau, qui servirait à la ventilation seulement.

Le coût de ce troisième tunnel est estimé à environ \$14 millions, s'il était creusé séparément.

Project C

On nous a soumis un troisième projet de tunnel dans le roc, composé de deux galeries parallèles avec revêtement intérieur en béton, chacune de ces galeries devant comprendre deux voies de circulation. Aucune galerie de service n'est prévue, la section des galeries

The maximum slope is also 4.5%. The total length would be about 19,400 feet. Each gallery provided for a third upgrade road for trucks.

The axis of this tunnel would be the same as that for Projects A. and B. The exits on the Quebec City side are also at the head of Dorchester and de la Couronne Streets; they too could be moved eastward or westward within reasonable limits, without affecting the cost of the project.

Project D

This project could be divided into four distinct sections:

- 1) On the Quebec City side, a tunnel 5240 feet long, pierced through the rock between Charest Boulevard and the shore of the river;

- 2) A pre-fabricated tunnel, composed of cement caissons that would be floated and put into position, by immersion, into a trench dug from one shore to the other, on the bed of the river;

- 3) On the Lévis side, an exit in a cutting;

- 4) A highway connection, open air, with the Trans-Canada Highway.

The total length of this project is 24,000 feet, approximately.

The maximum slope would reach 4.5%, on the Lévis side and 4.0% on the Quebec City side.

The tunnel would consist of two parallel galleries, each with two traffic lanes, a third rising lane permitting trucks to climb the slopes of 4% or more. A service gallery would be situated between the two main galleries in the submerged part of the tunnel.

The axis of this tunnel would be further west than the axes of the two preceding tunnel projects, following a line that would run from the foot of Côte Gilmour to a point west of Hadlow Anse, on the South Shore. On the Quebec City side the tunnel would follow a path parallel to the one for the C.P.R. tunnel. On the Lévis side, at the tunnel exit, the road would veer east, to facilitate the connection with the Trans-Canada Highway, southeast of Saint David. Toll stations could be installed at this site.

The construction time would be four years.

The total cost is estimated at \$72,000,000, including additional access units near each shore of the river.

principales étant circulaire. La pente maximum est également de 4.5%. La longueur totale serait d'environ 19,400 pieds. Chaque galerie prévoit une troisième voie montante pour les camions.

L'axe de ce tunnel serait le même que celui des projets A et B. Les sorties du côté de Québec sont également prévues à la tête des rues Dorchester et de la Couronne: elles pourraient aussi être déplacées vers l'est ou vers l'ouest dans des limites raisonnables, sans affecter le coût du projet.

Le temps d'exécution de ce projet est également estimé à 4 ans.

Project D

Ce projet peut être subdivisé en quatre sections distinctes:

1. Du côté de Québec, un tunnel de 5,240 pieds de longueur, creusé dans le roc entre le Boulevard Charest et la rive du fleuve;

2. Un tunnel préfabriqué, composé de caissons en béton qui seraient flottés et mis en place, par immersion, dans une tranchée pratiquée d'une rive à l'autre dans le lit du fleuve;

3. Du côté de Lévis, une sortie en tranchée;

4. Un raccordement routier, à ciel ouvert, avec la route transcanadienne.

La longueur totale de ce projet est de 24,000 pieds environ.

La pente maximum atteindrait 4.5 p. 100 du côté de Lévis et 4.0 p. 100 du côté de Québec.

Le tunnel serait fait de deux galeries parallèles à deux voies de circulation chacune, une troisième voie montante devant permettre aux camions de gravir les pentes de 4 p. 100 ou plus. Une galerie de service serait localisée entre les deux galeries principales dans la partie submergée du tunnel.

L'axe de ce tunnel serait situé plus à l'ouest que celui des projets précédents, suivant une ligne qui irait du pied de la Côte Gilmour à un point situé à l'ouest de l'anse Hadlow sur la rive sud. Du côté de Québec, le tunnel suivrait un tracé parallèle à celui du tunnel de C.P.R. Du côté de Lévis, à la sortie du tunnel, la voie obliquerait vers l'est pour faciliter le raccordement avec la route transcanadienne au sud-est de Saint-David. Des postes de péage pourraient être installés à cet endroit.

Temps d'exécution: 4 ans.

Le coût total du projet est estimé à \$72,000,000 y compris des accès additionnels à proximité de chacune des deux rives du fleuve.

The difference between the cost of this project and that of Project A results especially from the following additional works:

1. A third ascending road for trucks
2. Inclusion of expropriations
3. Inclusion of connection with the Trans-Canada Highway.
4. A higher estimate of the cost of engineering work.
5. The very nature of the project.

B Bridges

Project E

This project consists of a suspension bridge with four traffic lanes, in the axis for Project A, with surface connection to the Trans-Canada Highway on the south shore and connection by tunnel in the rock as far as Fleurie Street on the Quebec City side. The total length of the project would be 19,200 feet, that is, a tunnel 4,700 feet long on the Quebec City side, a suspension bridge 5,400 feet long over the river and access roads about 8,400 feet long on the Lévis side, 700 feet on the Quebec City side.

On the Quebec City side the tunnel would be pierced at about 100 feet under the top of the cliff. Composed of two galleries, each with two lanes, the tunnel would have a slope not exceeding 2.8%. On the Quebec City side two mobile stairs, starting at the Champ de Batailles Park and Champlain Street would enable pedestrians to reach the bridge. Two toll stations are provided for the Lévis approach.

The cost of this project is estimated at \$48,000,000, including the expropriations, the engineering work and the road.

The building time is four years.

Project F

This project, the least detailed of all, consists of a suspension bridge of 5,200 feet in all, with a centre span of 3,300 feet. It would be situated along the axis of projects A, B and C, and would be built at the height of the cliff, on both shores. The submitted project does not include any study of connections with the highway system and the streets of Quebec City.

The estimated cost of the bridge, excluding expropriations and engineering work, is \$28,000,000, with \$10,000,000 added for undetermined approaches.

The building time is four years.

C. Comparative Costs

In order to compare the plans submitted, it is essential to relate all estimates of cost to the same basic factors.

La différence entre le coût de ce projet et celui du projet A provient surtout des travaux additionnels suivants:

1. Une troisième voie montante pour les camions;
2. L'inclusion des expropriations;
3. L'inclusion du raccordement avec la route transcanadienne;
4. Une estimation plus élevée du coût des travaux de génie;
5. La nature même du projet.

B. Ponts

Projet E

Ce projet consiste en un pont suspendu à quatre voies de circulation, dans l'axe du projet A, avec raccordement en surface à la route transcanadienne sur la rive sud et raccordement par tunnel dans le roc jusqu'à la rue Fleurie du côté de Québec. La longueur totale du projet serait de 19,200 pieds, soit un tunnel de 4,700 pieds, du côté de Québec, un pont suspendu de 5,400 pieds au-dessus du fleuve, et des voies d'accès d'environ 8,400 pieds, du côté de Lévis et de 700 pieds du côté de Québec.

Du côté de Québec, le tunnel serait percé à environ 100 pieds au-dessous de la cime de la falaise. Composé de deux galeries à deux voies chacune, sa pente ne dépasserait pas 2.8 p. 100. Du côté de Québec, des escaliers mobiles partant du Parc des Champs de Batailles et de la rue Champlain permettraient aux piétons d'accéder au pont. Des postes de péage sont prévus aux approches de Lévis.

Le coût de ce projet est estimé à \$48,000,000, y compris les expropriations, les travaux de génie et de voirie.

Temps d'exécution: 4 ans.

Projet F

Ce projet, le moins détaillé de tous, consiste en un pont suspendu d'une portée totale de 5,200 pieds, avec travée centrale de 3,300 pieds. Ce pont serait situé dans l'axe des projets A, B et C. Il serait construit à la hauteur de la falaise sur les deux rives. Le projet soumis ne comprend aucune étude de raccordements avec le réseau routier et les rues de la Cité de Québec.

Le coût estimatif du pont, à l'exclusion des expropriations et des travaux de génie, est de \$28,000,000, somme à laquelle on a ajouté un montant de \$10,000,000 pour des approches non déterminées.

Temps d'exécution: 4 ans.

C. Coûts comparatifs

Afin de pouvoir comparer les projets soumis, il faut de toute nécessité en réduire les estimations aux mêmes facteurs de base.

In order to do this, we made the following calculations:

1. The addition to the costs shown, where appropriate, of
 - (a) the cost of expropriations, and
 - (b) the cost of connections with the Trans-Canada Highway, on the south bank.
2. The subtraction of the cost of engineering works, the details of which vary too widely from plan to plan.
3. The subtraction of the cost of a third ramp for trucks, in order to reduce all the plans to the same four-lane basis.

These adjustments produced the following figures:

Plan A: \$33.3 million
 Plan C: 53.6 million
 Plan D: 60.7 million
 Plan E: 44.6 million
 Plan F: 44.6 million

In the case of Plan F, which did not provide sufficient details for us to make the adjustments described above, we thought it best to attribute the same cost as that of Plan E, to which it is very similar.

Of the plans for tunnels, A, C and D, Plan A has by far the lowest cost: \$33.3 million, compared with \$53.6 million for C and \$60.7 million for D.

The considerable difference between Plans A and C is mainly attributable to the costs of drilling and concreting, which are twice as high in one plan as they are in the other.

The authors of Plan A carried out some geological surveys that enabled them to exclude any possibility of a fault along the line of the tunnel.

The drilling costs for Plan A come fairly close to the estimates recently forwarded to the Montreal authorities for the extension of the Metro as far as Ile Ste. Hélène. The rock at the Montreal location is comparable with that in Quebec City.

Thus, we consider the estimated cost for Plan A to be very realistic.

However, in order to improve traffic flow, we think it would be wise to add, to this plan, a third ramp for trucks in those two sections with a 3 per cent and 4.5 per cent grade, respectively. The cost of this addition is estimated at approximately \$6.2 million, which would bring the total cost of the revised plan to about \$39.6 million.

A cette fin, nous avons effectué les calculs suivants:

1. Addition aux coûts indiqués, selon le cas;
 - a) Du coût des expropriations;
 - b) Du coût des raccordements avec la route transcanadienne, sur la rive sud;
2. Soustraction du coût des travaux de génie, dont la définition varie trop radicalement d'un projet à l'autre;
3. Soustraction du coût d'une troisième voie montante pour les camions afin de réduire tous les projets à la base de quatre voies.

Ces opérations faites, nous obtenons les chiffres suivants:

Projet A: \$33,300,000
 Projet C: \$53,600,000
 Projet D: \$60,700,000
 Projet E: \$44,600,000
 Projet F: \$44,600,000

Dans le cas du projet F, qui n'est pas suffisamment détaillé pour nous permettre d'effectuer les opérations précédemment décrites, nous avons jugé bon, à cause de sa grande similitude avec le projet E, de lui attribuer le même coût.

Parmi les projets de tunnels A, C et D, le coût du projet A est de loin le plus bas: \$33 millions 300 mille, à comparer à \$53 millions 600 mille et à \$60 millions 700 mille pour les projets C et D.

La différence considérable entre les projets A et C est attribuable surtout au coût du percement et du bétonnage, qui varie du simple au double entre les deux projets.

Dans le cas du projet A, ses auteurs ont procédé à des travaux d'exploration géologique qui leur ont permis d'éliminer définitivement la possibilité de la présence d'une faille dans le tracé du tunnel.

Le coût du percement, dans le projet A, se rapproche d'ailleurs sensiblement de l'estimation du coût du prolongement du métro de Montréal jusqu'à l'île Sainte-Hélène récemment transmis aux autorités de la Métropole. Or, il s'agit, à cet endroit, d'un roc comparable à celui de Québec.

L'estimation du coût du projet A nous paraît donc très réaliste.

Afin de faciliter la circulation, nous croyons cependant qu'il serait sage d'ajouter à ce projet une troisième voie montante pour les camions dans les deux sections où la pente atteint 3% et 4.5% respectivement. Le coût de cette voie additionnelle est estimé à environ \$6 millions 200 mille, ce qui porterait le coût total de ce projet révisé à environ \$39 millions 600 mille.

Plan A offers the additional advantage of an exit located about 3,000 feet west of the Lévis railway station, giving ready access to downtown Lévis and a link with the Trans-Canada Highway. This is not so in the case of Plan C, where the tunnel continues through the rock as far as the future Trans-Canada, which will be somewhat distant from the centre of Lévis.

On the Quebec City side, Plans A and C are almost identical, and present no problem of selection.

The \$60.7 million cost estimate for Plan D does not include a ramp for trucks. Its inclusion would bring the total cost to about \$66.9 million. The difference in cost, alone, between this plan and Plan A compels us to opt for the latter, even though Plan D does have the advantage of providing for exits and connections at the base of the cliffs on both banks.

We shall now examine the two plans for bridges, the cost of which we have estimated at some \$44.6 million.

We must exclude Plan F because it is not sufficiently comprehensive, though we would point out that it could be completed. However, its main fault lies in the fact that, firstly, it offers no solution to the problem of joining up with the existing highway system and, secondly, its point of arrival on the Quebec City side is located in such a way that, once in operation, it would cause almost insurmountable traffic problems.

For purposes of comparison with the tunnel plans, we shall therefore choose Plan E, which includes a passage through the rock, on the Quebec City side, and exits on both banks that are comparable with those suggested for the tunnels.

D. Two Options

For downtown-to-downtown communication, we therefore have a choice between a tunnel through the rock (Plan A) and a bridge-and-tunnel (Plan E).

The cost of the tunnel is \$39.6 million; that of the bridge-and-tunnel, \$44.6 million.

The financing of the bridge would itself cost approximately \$460,000 per year more than that of the tunnel.

On the other hand, the annual operating and maintenance costs of the bridge are estimated at some \$150,000 less, i.e. about \$450,000, as opposed to \$600,000 for the tunnel through the rock.

In the final analysis, the tunnel would cost approximately \$310,000 per year.

Le projet A possède aussi l'avantage d'une sortie à environ 3,000 pieds à l'ouest de la gare de chemin de fer de Lévis, ce qui permet un accès facile au centre de cette Cité et un raccordement avec la route transcanadienne. Ce n'est pas le cas du projet C, dont le tunnel se prolonge dans le roc jusqu'à la future route transcanadienne, qui sera un peu loin du centre de la Cité de Lévis.

Du côté de Québec, les deux projets A et C sont presque identiques et ne posent aucun problème d'option.

Quant au projet D, estimé à \$60 millions 700 mille, il ne comprend pas de voie montante pour les camions. En y ajoutant cette voie additionnelle, il atteindrait la somme totale d'environ \$66 millions 900 mille. La seule différence de coût entre ce projet et le projet A nous oblige à opter pour ce dernier, même si le projet D présente l'avantage de prévoir des sorties et des raccordements au pied de la falaise sur chacune des deux rives.

Examinons maintenant les deux projets de ponts dont nous avons estimé le coût à environ \$44 millions 600 mille.

Parce qu'il n'est pas suffisamment complet, nous devons écarter le projet F, en précisant qu'il pourrait être complété. Son principal défaut provient cependant du fait qu'il ne prévoit aucune solution au problème de raccordement avec le réseau de voirie existant et que son point d'arrivée, du côté de Québec, est situé de telle façon que son ouverture entraînerait des problèmes de circulation quasi insurmontables.

Pour fin de comparaison avec les projets de tunnels, nous adopterons donc le projet E, qui comprend une voie dans le roc, du côté de Québec, et dont les sorties, sur les deux rives, sont comparables à celles que l'on suggère pour les tunnels.

D. Deux options

Pour une voie de communications de centre à centre, nous avons donc le choix entre un tunnel dans le roc (projet A) et un pont-tunnel (projet E).

Le coût du tunnel est de \$39.6 millions; celui du pont-tunnel, de \$44 millions 600 mille.

A lui seul, le financement du pont coûterait environ \$460,000 par année de plus que celui d'un tunnel.

Par contre, le coût annuel d'entretien et d'exploitation du pont est estimé à environ \$150,000 de moins, soit \$450,000 environ, contre \$600,000 pour le tunnel dans le roc.

Tout compte fait, le tunnel dans le roc coûterait environ \$310,000 de moins par année.

E. Exits

On the Quebec City side, the vehicle exits provided for in Plans A and E are nearly identical.

On the Lévis side, the tunnel provides an exit at the foot of the cliff; the bridge exit would be at the highest part of the city, level with the roadway.

For pedestrians and bus passengers, the bridge would provide elevators and escalators giving access to the summit of Cap Diamant and Champlain Street, on the Quebec City side, and Upper Town, on the Lévis side, where the installation of elevators and escalators is also possible.

On the Quebec City side, the tunnel and the bridge-and-tunnel could offer access, by means of elevators and escalators, to the Grande Allée or to the future St. Cyrille Boulevard, on the centre-line of Lachevrotière Street. On the Lévis side, the pedestrian exit from the tunnel would be the same as those for cars.

F. Connections

Comparable connections are or could be included in both plans.

G. Structural Durability

The two plans are comparable insofar as durability is concerned. The quality of maintenance is the determining factor.

H. The effects of Climate

The tunnel is sheltered from inclement weather at all times; fog, rain and icy road conditions are unknown. The same cannot be said of a bridge.

I. Psychological Factors

Those prone to vertigo prefer a tunnel; those who suffer from claustrophobia prefer a bridge.

J. Vehicle Speed

In the case of a bridge, weather conditions can directly affect vehicle speed. On the other hand, heavy trucks or buses that have to negotiate the ramps of a tunnel may sometimes be subject to slight delays.

K. Navigation

A tunnel poses no difficulties.

Marine engineers are quite definite on the subject of the major inconvenience presented by the piers and caissons of a bridge within the limits of the port, where the level of activity is rising year by year. The inconvenience would be even more serious during the winter freeze-up, as is the case with the existing Quebec City bridge.

During the building of the bridge, disruptions of shipping would be even more numerous.

E. Les sorties

Du côté de Québec, les sorties pour les véhicules prévues dans les projets A et E sont à peu près identiques.

Du côté de Lévis, le tunnel permet une sortie au pied de la falaise; le pont, au niveau supérieur de la ville, à la hauteur du tablier.

Pour les piétons ou les passagers des autobus, le pont offrirait, au moyen d'ascenseurs et d'escaliers mobiles, des accès à la cime du Cap Diamant et à la rue Champlain, du côté de Québec; du côté de Lévis, un accès à la Haute-Ville. L'installation d'ascenseurs et d'escaliers mobiles y est aussi possible.

Du côté de Québec, le tunnel et le pont-tunnel peuvent, au moyen d'ascenseurs et d'escaliers mobiles, donner accès à la Grande-Allée ou au futur Boulevard Saint-Cyrille, dans l'axe de la rue de Lachevrotière. Du côté de Lévis, les sorties des piétons, dans le cas du tunnel, seraient les mêmes que celles des automobiles.

F. Les raccordements

Dans les deux cas, les raccordements prévus ou possibles sont comparables.

G. Permanence des structures

Les deux projets sont comparables du point de vue de la permanence des structures. C'est la qualité de l'entretien qui la détermine.

H. Climat

Le tunnel est sans cesse à l'abri des intempéries: le brouillard, la pluie et la chaussée glacée y sont inconnus. Ce n'est pas le cas d'un pont.

I. Psychologie

Les uns, sujets au vertige, préfèrent un tunnel; les autres qui souffrent de claustrophobie, préfèrent un pont.

J. Vitesse des véhicules

Dans le cas d'un pont, les incidences d'ordre climatique peuvent avoir un effet direct sur la vitesse de la circulation. Par contre, les camions lourds ou les autobus devant emprunter les voies montantes d'un tunnel peuvent parfois subir de légers retards.

K. Navigation

Aucun inconvénient dans le cas du tunnel.

Les ingénieurs maritimes sont formels sur les inconvénients sérieux que constituerait la présence de piliers et caissons d'un pont dans les limites du port, dont l'activité augmente d'année en année. Ces inconvénients seraient encore plus sérieux durant la glaciation hivernale du fleuve, comme c'est le cas du pont de Québec actuel.

Durant la période des travaux de construction du pont, les embarras à la navigation seraient plus nombreux encore.

L. *The Advantage of a Third Double Lane*

Plans A and E provide for two double lanes.

Plan A has a tremendous advantage in that, from the outset, it offers a relatively inexpensive solution to the problem of increasing traffic volume. This solution is explained in Plan B, and would involve opening a third double lane whenever the need arose; this third lane would cost an estimated \$14 million.

It is a recognized fact that three double lanes for traffic are much more efficient than two triple lanes. Furthermore, the combination of three double lanes makes it much easier to alternate the direction of traffic flow in at least two of the six lanes, according to the destination of the greater number of vehicles at various times of the day.

M. *The Strategic Aspect*

From the military point of view, it is an accepted fact that with conventional weapons, it is much easier to destroy a bridge, which is visible from the air, than it is to destroy a tunnel, which is not.

N. *Aesthetics*

In Quebec City, aesthetic considerations are especially important. Its citizens are very proud of the unique panorama that nature has bestowed upon them, and would find it difficult to forgive anyone seeking to impair it.

They have accepted one bridge, to the west, and another at Ile d'Orléans. A thorough survey of public opinion leads us to believe that they would not accept another opposite Quebec City, near the Citadel and Battlefields Park.

The decision to be made on this point is therefore very important. It is certain that the bridge plan would arouse a violent dispute, especially as several road links between the two banks will be required within the next twenty-five or thirty years.

If an immediate decision is made in favour of a bridge, there is a danger that a principle will be sacrificed; this could lead to the construction of several bridges opposite Quebec City. These bridges would inevitably be different from one another, and there is no doubt that they would detract considerably from the scenery, to say the least.

From the aesthetic point of view, there can be no doubt that a tunnel is preferable.

A preliminary experiment of this kind would also permit long-term planning of underground road links between the two banks.

L. *Avantage d'une troisième voie double*

Les projets A et E prévoient deux voies doubles.

Le projet A possède l'immense avantage d'offrir au départ une solution relativement peu coûteuse au problème de l'augmentation du volume de la circulation. Expliquée dans le projet B, cette solution consiste en l'ouverture, au moment où le besoin s'en fera sentir, d'une troisième voie double, dont le coût est estimé à \$14 millions.

Or, il est reconnu que trois voies doubles de circulation sont beaucoup plus efficaces que deux voies triples. De plus, la combinaison de trois voies doubles permet de faire alterner beaucoup plus facilement, dans au moins deux des six voies, la direction de la circulation selon la prédominance de la destination des véhicules aux différentes heures du jour.

M. *Stratégie et sécurité*

Du point de vue militaire, il est reconnu qu'il est plus facile, au moyen d'armes conventionnelles, de détruire un pont, visible, qu'un tunnel, invisible, du haut des airs.

N. *Esthétique*

L'aspect de l'esthétique revêt, à Québec, une importance particulière. Les Québécois sont très fiers du panorama unique dont la nature les a gratifiés et ils pardonneraient difficilement à qui viendrait y porter atteinte.

Ils ont accepté un pont, à l'ouest, et un autre pont, à l'île d'Orléans. Un sondage sérieux de l'opinion publique nous permet de croire qu'ils n'en accepteraient pas un en face de Québec, à proximité de la Citadelle et du Parc des Champs de Batailles.

La décision qui sera prise à ce sujet est donc très importante. Il est certain que le projet de pont suscitera de violentes polémiques. D'autant plus que, d'ici 25 ou 30 ans, il faudra plusieurs voies de communications routières entre les deux rives.

En optant immédiatement pour un pont, l'on risque de consacrer un principe qui conduira à la construction éventuelle de plusieurs ponts, en face de Québec. Ces ponts seraient forcément différents les uns des autres et il n'est pas douteux qu'ils alourdiraient sensiblement le paysage, pour ne pas dire plus.

Du point de vue de l'esthétique, aucun doute n'est possible: un tunnel est définitivement préférable.

Une première expérience de cette nature aurait aussi l'avantage de permettre une planification à long terme des communications routières souterraines entre les deux rives.

O. Conclusion

A tunnel would be slightly less expensive, and would offer a number of undeniable advantages over a bridge, particularly in regard to such considerations as national defence, the possibility of drilling a passage for a third double lane—when needed—at a much lower cost, the better climatic conditions, navigation in the port of Quebec City, and the fact that it would receive almost unanimous support from those intent on preserving, intact, the impressive Quebec City panorama.

Despite all these factors, a bridge with a tunnel through the rock remains a valid solution from a technical point of view, because it would offer a solution to the traffic problem.

The Metropolitan Bureau is nevertheless of the opinion that it would be highly preferable to join Quebec City and Lévis with a tunnel of the type described in Plan A.

The construction of a suspension bridge, complemented by a rock tunnel, may be considered, however, as an alternative solution, though it would be less satisfactory in several respects.

2. Improvements to the Existing Quebec City Bridge

The opening of a direct link between Quebec City and Lévis would be bound to bring about a very great reduction in congestion on highways carried by the existing Quebec City Bridge.

Once the link is in operation, the volume of traffic using it will be much greater than that carried by the existing bridge. However, the anticipated increase in traffic volume will require major improvements at this location.

We have three possibilities to consider:

- (a) altering the present Quebec City bridge by installing additional traffic lanes;
- (b) building a second bridge near the present one;
- (c) building a tunnel under the river, near the present bridge.

A. Altering the Quebec City Bridge

First, we shall study proposals for alteration to the Quebec City bridge.

Plan G

This plan calls for moving the rail tracks nearer the middle of the bridge, and installing six traffic lanes: first, within the bridge structure, two single lanes each 16 feet wide to be placed either side of the rail tracks, and secondly, projecting beyond the

O. Conclusion

Un tunnel coûterait légèrement moins cher et posséderait certains avantages incontestables sur un pont, notamment du point de vue de la défense nationale, de la possibilité de percer en temps utile et à un coût beaucoup moindre, une troisième voie double, des conditions climatiques plus favorables, de la navigation dans le port de Québec, et recevrait l'appui à peu près unanime de tous ceux qui tiennent à garder intact le grandiose panorama de Québec.

Malgré tout, un pont avec tunnel dans le roc demeure une solution valable, parce que, du point de vue purement technique, elle apporterait une solution au problème de la circulation.

Le Bureau Métropolitain est toutefois d'avis qu'il serait de beaucoup préférable de percer, entre Québec et Lévis, un tunnel du genre de celui que prévoit le projet A.

L'érection d'un pont suspendu, complété par un tunnel dans le roc, peut cependant être considéré comme une solution de rechange, qui serait toutefois moins avantageuse à plusieurs égards.

2. Améliorations dans l'axe du pont de Québec actuel

L'ouverture d'une voie de communications directes dans l'axe Québec-Lévis aura nécessairement pour effet de décongestionner dans une très large mesure les voies situées dans l'axe du pont de Québec actuel.

Lorsque cette voie sera en service, le volume de la circulation y sera plus fort que celui de l'axe du pont de Québec. L'augmentation prévue de la circulation exigera cependant des améliorations importantes à cet endroit.

Trois possibilités s'offrent à notre attention:

- a) Transformer le pont de Québec actuel en y ajoutant d'autres voies routières;
- b) Construire un deuxième pont à proximité du pont actuel;
- c) Percer un tunnel entre les deux rives, à proximité du pont actuel.

A. Transformation du pont de Québec

Nous étudierons d'abord des suggestions concernant la transformation du pont de Québec.

Projet G

Ce projet consiste à déplacer la voie ferrée vers le centre du pont et à y installer six voies de circulation routière: d'abord à l'intérieur du pont, deux voies simples de 16 pieds de largeur chacune, une de chaque côté de la voie ferrée, et, en porte-à-faux, à l'extérieur

present structure, two double lanes each 26 feet wide.

These changes would require certain structural alterations to the bridge, but its load-bearing capacity would be reduced by no more than three per cent, according to preliminary estimates.

The job would take approximately two years. The first stage, lasting four months, would impose some restrictions on traffic, requiring a considerable reduction in vehicle speed on the present double lane and a complete shutdown for a few hours each night. It would therefore be better to carry out this work during the off season, so as not to impede summer traffic, which is always the heaviest.

The approximate cost of this plan is \$13.85 million, including the building of a connecting road to the existing highway 9 on the south bank, west of the Chaudière River.

The engineers who have studied this plan have not yet reached a final decision on how it would be carried out. Such a decision cannot be made without a preliminary study which, it is estimated, would take three months and cost about \$100,000.

Plan H

Plan H has some similarities with Plan G.

Like Plan G, it would require the moving of the rail tracks towards the middle of the existing bridge; two double lanes would then be installed, one on each side of the rail tracks, thus providing the bridge with four vehicle lanes.

According to our information on this plan and on the dimensions of the Quebec City bridge, it seems that the width available consistent with a 14-foot vertical clearance for commercial vehicles would allow a pavement no wider than 18 feet, 10 13/16 inches, giving only about 9 feet, 5 3/8 inches per lane.

This is not a very desirable solution, since current standards call for lane widths of ten or twelve feet; twelve feet is the planned width in the case of the Trans-Canada Highway.

The job would present a number of complications, but there is no doubt that it is feasible, and it would have the advantage of being relatively inexpensive.

B. New Bridges

We shall now examine two plans for bridges sited west of the existing bridge.

Plan I

This plan calls for the construction of a four-lane suspension bridge 760 feet west of the present one.

du pont, deux voies doubles de 26 pieds de largeur chacune.

Ces changements exigeraient certaines modifications à la structure du pont, dont la charge utile ne serait cependant pas réduite sensiblement. Trois pour cent, seulement, selon des estimations préliminaires.

Ces travaux requerraient environ deux ans. Le premier stade, d'une durée de quatre mois, impliquerait certaines restrictions et un ralentissement appréciable de la circulation sur la voie double actuelle et son interruption complète durant quelques heures chaque nuit. Il serait donc opportun de procéder à ces travaux durant la saison morte afin d'éviter de nuire à la circulation d'été, toujours la plus dense.

Le coût approximatif de ce projet est de \$13,850,000, ce qui comprend un raccordement à la route 9 actuelle sur la rive sud, à l'ouest de la rivière Chaudière.

Les ingénieurs qui ont étudié ce projet ne se sont pas prononcé définitivement sur les moyens à prendre pour le réaliser. Une décision finale ne peut être prise sans une étude préalable, dont le coût est estimé à \$100,000 environ, et la durée, à trois mois.

Projet H

Le projet H s'apparente au précédent.

Il consisterait, comme le projet G, à déplacer la voie ferrée vers le centre du pont actuel et à y aménager deux voies doubles de chaque côté du chemin de fer, ce qui doterait le pont de quatre voies charretières.

Selon les renseignements que nous possédons sur ce projet et sur les dimensions du pont de Québec, il semble que la largeur disponible pour assurer aux véhicules commerciaux une hauteur libre de 14 pieds, ne permettrait pas de paver sur une largeur de plus de 18 pieds 10 13/16 pouces, ce qui donnerait environ 9 pieds 5 3/8 pouces par voie seulement.

Cette solution n'est pas très avantageuse à cause du fait que les standards actuels prévoient des voies de dix ou douze pieds de largeur, douze pieds étant la largeur prévue dans le cas de la route transcanadienne.

Ces travaux entraîneraient certaines complications, mais ils pourraient sans doute être accomplis et ils auraient l'avantage d'être relativement peu coûteux.

B. Nouveaux ponts

Examinons maintenant deux projets de ponts, prévus à l'ouest du pont actuel.

Projet I

Ce projet est celui d'un pont suspendu à quatre voies, qui serait construit à environ 760 pieds à l'ouest du pont de Québec actuel.

The cost of the bridge itself, including main structure and roadway, works out to about \$16.5 million. Adding such ancillary costs as the construction of approach roads, expropriations, engineering work and unforeseen expenses, we arrive at a total cost for this plan of about \$24.5 million.

Plan J

This is similar to Plan I, except that the bridge in this case would have six lanes instead of four, and would cost \$20.5 million; the addition of \$11 million in ancillary costs would bring the total to about \$31.5 million.

C. Comparative Costs

The following table presents a comparison of the respective costs of the three plans, G, I and J.

Le coût du pont lui-même, structure et infrastructure, est évalué à environ \$16½ millions. En ajoutant à ce chiffre les coûts accessoires: approches, expropriations, imprévus et frais de génie, l'ensemble du projet est évalué à environ \$24½ millions.

Projet J

Ce projet est semblable au précédent, sauf que le pont prévu ici aurait six voies, au lieu de quatre, et qu'il coûterait \$20½ millions, plus les coûts accessoires de \$11 millions, ce qui en porte le total à \$31½ millions, environ.

C. Coûts comparatifs

Voici maintenant un tableau qui nous permettra de comparer le coût des trois projets G, I et J:

	G	I	J
	Enlargement of the bridge to six lanes	New suspension bridges with:	
		four lanes	six lanes
	\$	\$	\$
Structure.....	7,150,000	12,000,000	15,500,000
Roadway.....	—	4,500,000	5,000,000
Northern approaches.....	1,000,000	2,000,000	2,750,000
Southern approaches.....	1,000,000	600,000	850,000
Total.....	9,150,000	19,100,000	24,100,000
Unforeseen.....	1,900,000	1,900,000	2,900,000
Engineering work.....	900,000	1,500,000	
Expropriations.....	1,400,000	2,000,000	4,500,000
Grand total.....	13,350,000	24,500,000	31,500,000

	-G-	-I-	-J-
	Élargissement du pont à six voies	Nouveau pont suspendu	
		à quatre voies	à six voies
	\$	\$	\$
Structure.....	7,150,000	12,000,000	15,500,000
Infrastructure.....	—	4,500,000	5,000,000
Approches du nord.....	1,000,000	2,000,000	2,750,000
Approches du sud.....	1,000,000	600,000	850,000
Total.....	9,150,000	19,100,000	24,100,000
Imprévus.....	1,900,000	1,900,000	2,900,000
Travaux de génie.....	900,000	1,500,000	
Expropriations.....	1,400,000	2,000,000	4,500,000
Grand Total.....	13,350,000	24,500,000	31,500,000

Approximately \$500,000 should be added to the figures for Plan G to allow for the construction of a connecting road to the present Trans-Canada Highway, west of the Chaudière River; we have referred to this amount in the preceding pages when describing this plan.

Aux chiffres du projet G, il faudrait ajouter environ \$500,000 pour aménager un raccordement avec la route transcanadienne actuelle, à l'ouest de la rivière Chaudière, montant dont nous tenons compte dans les pages précédentes lorsque nous donnons la description de ce projet.

D. The Tunnel

There would be advantages in building a tunnel right along the centre-line of the existing Quebec City bridge.

We have not studied this possibility very closely, but the data on tunnels in the first section of this chapter lead us to believe that it would perhaps be a more economical solution than the building of a new bridge.

Plan K

Plan K would involve the construction of a four-lane tunnel according to the data given in the first section of this chapter, except that in this case, it would be built along the centre-line of the existing bridge, or very close to it.

This solution offers several advantages in addition to those that are inherent in a tunnel, which we have already listed. It would also make possible a connection with the future Champlain Boulevard, which it would be well to extend westward as far as the present Quebec City Bridge, and which could readily become a loop around the plateau pierced by the Cap Rouge and St. Charles Rivers. While it would remain linked to the existing highway system on the north bank—specifically, with Charest Boulevard, highway 2, the future Northern Autoroute and Hamel and Laurentien Boulevard—the tunnel's connection with a loop road of this kind would permit better dispersal of traffic to and from two major traffic hubs on the north bank: Lower Town and the waterfront, and the St. Roch district. On the south bank, joining up with highways 3 and 5 and the Trans-Canada would present no major difficulty. A tunnel would have the further advantage of obviating the difficulties inherent in the construction of a traffic circle at the southern exit from the bridge.

For several well-established experts in this field, tunnels represent the formula of the future. We shall not attempt to resolve this question. We nevertheless feel that a plan of this kind merits at least very careful consideration.

E. Conclusions

Since the construction of a tunnel or bridge between Quebec City and Lévis will not be enough to solve the problem of road communications between the two banks of the river, the situation at the existing bridge will have to be improved sooner or later.

We are of the opinion that before a second bridge is built to the west, very close attention should be given to the possibility of making alterations to the present bridge, the

D. Tunnel

Même dans l'axe du pont de Québec actuel, il pourrait convenir de percer un tunnel.

Nous n'avons pas étudié de très près cette possibilité mais les données sur les tunnels contenues dans la première partie du présent chapitre nous portent à croire que ce serait peut-être une solution plus économique que la construction d'un nouveau pont.

Projet K

Le projet K consisterait à construire un tunnel à quatre voies selon les données apparaissant dans la première partie du présent chapitre, mais, cette fois, dans l'axe du pont de Québec actuel ou dans son voisinage immédiat.

Une telle solution présenterait plusieurs avantages. Ceux, d'abord, qui sont inhérents à la formule d'un tunnel et que nous avons énumérés plus haut. Elle permettrait, de plus, un raccordement avec le futur Boulevard Champlain, qu'on aurait avantage à prolonger vers l'ouest jusqu'au pont de Québec actuel, et qui pourrait facilement devenir un boulevard de ceinture autour du plateau coupé par la rivière Cap-Rouge et la rivière Saint-Charles. Tout en demeurant rattaché au réseau routier actuel, du côté nord, en particulier au Boulevard Charest, à la route 2, à la future autoroute du nord, au Boulevard Hamel, et au Boulevard Laurentien, son raccordement avec un tel boulevard de ceinture permettrait une meilleure distribution de la circulation en provenance ou à destination de la Basse-Ville et du port, d'une part, et du quartier Saint-Roch, d'autre part, deux pôles d'attraction importants de la rive nord. Du côté sud, une liaison avec la route 3, la route transcanadienne et la route 5 ne présenterait aucune difficulté majeure. Un tunnel aurait aussi l'avantage d'éliminer les difficultés inhérentes à la construction d'un rond-point à la sortie sud du pont.

Pour plusieurs techniciens dont la réputation est bien établie, les tunnels représentent la formule de l'avenir. Nous ne tenterons pas de trancher cette question. Nous croyons cependant qu'un projet de cette nature mérite au moins une étude très attentive.

E. Conclusions

Comme la construction d'un tunnel ou d'un pont dans l'axe Québec-Lévis ne suffira pas à régler le problème des communications routières entre les deux rives, il faudra un jour ou l'autre améliorer la situation au pont de Québec actuel.

Nous sommes d'avis qu'avant de construire un deuxième pont, à l'ouest, il y aurait lieu d'examiner minutieusement la possibilité de transformer le pont actuel, dont la structure

structure of which is very robust and in a perfect state of repair, and could be serviceable for more than a century to come.

The situation has now become critical, and requires solution as rapidly as possible. The installation of four or six lanes on the Quebec City bridge (Plan G) could take only two years, rather than four years for the building of a bridge or tunnel. In the circumstances, we believe that a start should be made at once on the technical study that is required before a final decision can be made on this point. As it would only require three months' work, it could be finished by October. Assuming its findings are positive, the alterations to the bridge could start before the end of 1963 and could be finished before the end of 1965.

If, on the other hand, the plan proved to be technically unworkable or too risky—which is unlikely—an overall program would have to be drawn up very quickly that would be designed to provide the earliest possible solution to the problem of road communications between the two banks of the river within Metropolitan Quebec City. First and foremost, this would include a direct centre-to-centre link between Quebec City and Lévis, and a new bridge or tunnel near the existing bridge.

We shall return to this subject in Chapter VII of this brief, which contains our general conclusions and recommendations.

CHAPTER VI

ADDITIONAL CONSIDERATIONS

Several incidental questions arise during examination of the problem of road communications between Quebec City and Lévis. These aspects have been brought out both in public and during private conversations.

For example, there is some questions as to how the new bridge or tunnel could be financed. The notion of a possible financial contribution from the federal Government is attractive to some people, who believe this could be achieved by securing an amendment to the Trans-Canada Highway Act, or by making allowances in the plan for the construction of nuclear-defence shelters under Cap Diamant. The idea of a toll alarms some people. Others are worried about the fate of the Lévis Traverse, since the boats undoubtedly represent one of Quebec City's scenic attractions. Those especially interested in tourism are wondering what effect the World Exhibition may have on the traffic volume in Metropolitan Quebec City. Still others feel

est très solide et en parfait état de conservation et qui peut servir encore durant plus d'un siècle.

La situation actuelle, devenue critique, exige une solution aussi rapide que possible. Celle d'aménager quatre ou six voies sur le pont de Québec (projet G) pourrait ne requérir que deux ans, au lieu de quatre pour la construction d'un pont ou d'un tunnel. Dans les circonstances, nous sommes d'avis que l'étude technique requise avant de prendre une décision finale à ce sujet devrait être entreprise immédiatement. Comme elle ne requerrait qu'environ trois mois de travail, elle pourrait être terminée en octobre. Si elle donnait alors un résultat positif, les travaux d'améliorations au pont de Québec actuel pourraient débiter avant la fin de 1963 et être complétés avant la fin de 1965.

Si ce projet, au contraire, s'avérait techniquement irréalisable ou trop risqué,—ce qui est improbable—il faudrait poursuivre avec célérité l'élaboration d'un programme d'ensemble destiné à solutionner le plus rapidement possible le problème des communications routières entre les deux rives du Québec Métropolitain. Cela comprendrait d'abord et avant tout un lien direct, de centre à centre, entre Québec et Lévis, et un nouveau pont ou un tunnel à proximité du pont de Québec actuel.

Nous reviendrons sur le sujet au chapitre VII du présent mémoire, qui contient nos conclusions générales et nos recommandations.

CHAPITRE VI

CONSIDÉRATIONS INCIDENTES

Plusieurs questions incidentes se posent à l'occasion de l'étude du problème des communications routières entre Québec et Lévis. Ce sont des aspects que l'on a signalés à diverses reprises, publiquement ou à l'occasion de conversations privées.

L'on s'interroge, par exemple, sur la façon dont un nouveau pont ou un tunnel pourrait être financé. L'idée d'une contribution financière éventuelle du gouvernement fédéral séduit l'esprit de quelques-uns, qui croient qu'il serait possible de l'obtenir par un amendement à la loi de la route transcanadienne ou en greffant au projet la construction d'abris nucléaires sous le Cap Diamant. L'idée d'un péage fait peur à certains anxieux. D'autres s'inquiètent du sort de la Traverse de Lévis, dont les bateaux constituent une attraction indiscutable dans le paysage de Québec. Ceux que le tourisme intéresse plus particulièrement se demandent quelle pourra être l'influence de l'Exposition Universelle sur le volume de la circulation routière dans le

that the north bank autoroute will alter the local situation considerably, so much so that the validity of current data on the problem of road communications between the two banks could be seriously threatened. Finally, a small group of people is pressing for the construction of a bridge between Beaumont and Ile d'Orléans, in preference to a direct centre-to-centre link between Quebec City and Lévis. There is a fear in some quarters that the Logan Fault might constitute a serious danger, should a tunnel be built under the river. There is also some fear of legal complications.

These doubts or fears, though not always realistic, are the outward sign of a growing interest in the problem, and in this chapter, we shall attempt to answer them as fully and as objectively as possible.

1. Financing

For reasons discussed elsewhere in this brief, the Bureau has very little inclination towards the establishment of tolls on roads linking the two banks of the river within Metropolitan Quebec City.

Simply in order to reply to questions advanced by certain people in authority, however, we have decided to deal with the financing of the main plans under consideration.

The sum required is in the neighbourhood of \$40 or \$45 million, depending on whether a tunnel or a tunnel-and-bridge is chosen. In either case, construction would take four years. It will therefore be necessary to allocate some \$10 or \$11 million annually to the project during that period.

The financial resources of municipalities definitely exclude any possibility of municipal financing.

Furthermore, a bridge or tunnel between the two banks will complement the highway system of the province. We therefore feel that responsibility for financing the project lies with the provincial Government. The Canadian Constitution gives the provinces exclusive jurisdiction over highways.

It seems to us that four methods of financing are open to the Government:

1. assumption of the entire cost, without requiring any contribution from users of the bridge or tunnel;
2. entrusting construction and operation, or operation only, to a Government agency, and establishing a toll to absorb all or part of the cost;

Québec Métropolitain. Pour d'autres encore, l'autoroute de la rive nord modifiera sensiblement la situation locale, au point que la validité des données actuelles du problème des communications routières entre les deux rives en sera sérieusement menacée. Un petit groupe de gens préconisent, enfin, la construction d'un pont entre Beaumont et l'Ile d'Orléans, de préférence à une voie directe de centre à centre entre Québec et Lévis. Dans certains milieux, l'on craint que la faille Logan ne présente des dangers sérieux dans le cas du percement d'un tunnel entre les deux rives. Certaines personnes, enfin, redoutent des complications d'ordre juridique.

Ces interrogations, ou ces appréhensions, même si elles ne sont pas toujours fondées sur la réalité, sont le signe évident d'un intérêt croissant à l'égard du problème et, dans le présent chapitre, nous allons tenter d'y répondre le plus complètement et le plus objectivement possible.

1. Financement

Pour les raisons que nous exposons ailleurs dans ce mémoire, le Bureau ne favorise guère l'établissement de péages sur les voies de communications routières entre les deux rives du Québec Métropolitain.

Dans le seul but de répondre aux questions de certaines personnes en autorité, nous avons cependant jugé à propos de traiter du financement des principaux projets à l'étude.

La somme à engager atteint environ \$40 ou \$45 millions, selon que l'on optera pour un tunnel ou pour un pont-tunnel. Dans les deux cas, le temps requis pour compléter les travaux est de quatre ans. Il faudra donc attribuer à ce projet environ \$10 ou \$11 millions par année durant cette période.

Les moyens financiers des municipalités ne permettent définitivement pas de songer à une contribution municipale.

D'autre part, un pont ou un tunnel entre les deux rives complètera le réseau routier de la province. Nous sommes donc d'avis que la responsabilité financière du projet relève du gouvernement provincial. La constitution canadienne accorde d'ailleurs aux provinces une juridiction exclusive dans le domaine de la voirie.

Quatre méthodes de financement nous semblent possibles, pour le gouvernement:

1. Assumer entièrement la dépense et n'exiger aucun déboursé de la part des usagers;
2. Confier l'exécution et l'exploitation, ou l'exploitation seulement, du pont ou du tunnel, à une agence gouvernementale et établir un péage pour en absorber le coût, en entier ou en partie;

3. securing a financial contribution from the federal Government;
4. entrusting construction and operation of the bridge or tunnel entirely to a private corporation with the Government financial backing that is required in such cases. If this course were adopted, it would be essential to establish a toll with a sufficient yield to meet maintenance costs, pay interest charges, and retire the capital.

We shall study only the fourth method, since it alone provides for the payment of maintenance and interest costs, together with repayment of the principal.

A. Anticipated Revenue

In assessing the probable yield from a hypothetical toll on a four-lane tunnel or bridge between Quebec City and Lévis, we shall take three main factors into account: (17)

1. we must first choose a toll low enough not to discourage anyone from using the centre-to-centre link, but high enough to show a profit;
2. we shall calculate anticipated revenue beginning in 1968, the earliest date at which a tunnel or bridge could be placed in service;
3. we shall limit the revenue to 110 per cent of the theoretical rated capacity of a four-lane road, although this is bound to be exceeded by 1971 or 1972.

The table in Appendix XIII shows that during 1968, with a toll of 25 cents per car and \$1.00 per commercial vehicle, 6,230,000 vehicle crossings between Quebec City and Lévis would bring in a total of \$2,305,100; for the same period, 7,189,000 vehicle crossings would produce \$2,659,930. During the first five years, from 1968 to 1972 inclusive, the toll would produce a total revenue of between \$13,855,710 and \$15,260,650, depending on traffic volume.

In the long term, minimum anticipated revenue would be as follows:

Term	Minimum Traffic Volume	Maximum Traffic Volume
20 years	\$ 62,695,710	\$ 64,100,650
30 years	95,255,710	96,660,650
40 years	127,815,710	129,220,650
50 years	160,375,710	161,780,650

¹⁷ See: Estimated Revenue from a Hypothetical Toll, Appendix XIII, p 168.
20589—9½

3. Obtenir la participation financière du gouvernement fédéral;
4. Confier l'ensemble de l'exécution et de l'exploitation du pont ou du tunnel à une corporation privée avec les garanties financières de l'État requises en pareil cas. Il deviendrait alors indispensable d'établir un péage suffisamment rémunérateur pour combler les dépenses d'entretien et payer les intérêts et l'amortissement du capital.

Étudions la dernière méthode seulement, puisque c'est la seule qui suppose à la fois le paiement des frais d'entretien et des intérêts, de même que le remboursement du capital.

A. Revenus anticipés

Pour établir le revenu probable d'un péage hypothétique imposé sur un pont ou un tunnel à quatre voies, entre Québec et Lévis, nous tiendrons compte de trois facteurs principaux: ⁽¹⁷⁾

1. Nous devons d'abord choisir un tarif suffisamment bas pour n'éloigner personne de la voie de centre à centre, tout en demeurant assez rémunérateur;
2. Nous calculerons les revenus anticipés à partir de 1968, date la plus rapprochée à laquelle un tunnel ou un pont peut être mis en service;
3. Nous limiterons ces revenus à 110% de la capacité théorique normale d'une route à quatre voies bien que cette capacité doive être dépassée dès 1971 ou 1972.

La table de l'appendice XIII indique que par l'imposition d'un tarif de 25c. par voiture et de \$1.00 par véhicule commercial, 6 millions 230 mille véhicules rapporteraient, en 1968, pour traverser le fleuve dans l'axe Québec-Lévis, la somme totale de \$2,305,100 ou, encore, que 7 millions 189 mille véhicules rapporteraient \$2,659,930. Durant les cinq premières années, soit de 1968 à 1972 inclusivement, ce péage produirait un revenu total de \$13,855,710 à \$15,260,650, selon le volume de la circulation.

A longue période, les revenus anticipés seraient au moins les suivants:

Période	Volume minimum	Volume maximum
20 ans	\$ 62,695,710	\$ 64,100,650
30 ans	95,255,710	96,660,650
40 ans	127,815,710	129,220,650
50 ans	160,375,710	161,780,650

¹⁷ Cf. Estimation des revenus d'un péage hypothétique, Appendice XIII, page 168.

B. Anticipated Expenditure

With these probable revenues in mind, we shall now examine the respective costs of Plans A and E, including maintenance, interest and principal.

(a) Plan A

The cost of Plan A, a four-lane tunnel, is put at \$40 million.

Repayment of interest and capital on this sum, at 5½ per cent interest, compounded annually, would cost, per year: (18)

Term	Annual Payments	Total
20 years	\$3,347,173	\$66,943,460
30 years	2,752,216	82,566,480
40 years	2,492,814	99,712,560
50 years	2,362,458	118,122,900

The maintenance cost of the tunnel is estimated at \$650,000 per year, which includes the following amounts:

1. Highway maintenance.....		\$	30,000
2. Allowance for repairs.....			100,000
3. Electricity.....			300,000
4. Maintenance			
Pumping } various supplies.....	\$	15,000	
Lighting			
Replacement of pumps.....		5,000	
Wages (4 men).....		26,000	46,000
5. Wages (toll-booth attendants) 6 × 12 × \$500.....		36,000	
Sundry costs.....		8,000	44,000
6. Salaries:			
Office Manager			
Chief Electrical Engineer			
Accounting Staff			
Secretary.....			40,000
7. Administration Office.....			40,000
8. Insurance			
(a) Public liability.....		25,000	
(b) Accident.....		25,000	50,000
Total Estimate.....		\$	650,000

B. Dépenses prévues

Voyons maintenant, en regard de ces revenus probables, ce que chacun des deux projets A et E coûterait individuellement, entretien, intérêts et principal.

a) Le projet A

Le projet A, un tunnel à quatre voies, est évalué à \$40 millions.

Le remboursement de cette somme, empruntée au taux de 5 1/2 pour 100 l'an, composé annuellement, intérêt et capital, coûterait annuellement: (18)

	Versements annuels	Total
1. Sur une période de 20 ans	\$3,347,173	\$ 66,943,460
2. Sur une période de 30 ans	2,752,216	82,566,480
3. Sur une période de 40 ans	2,492,814	99,712,560
4. Sur une période de 50 ans	2,362,458	118,122,900

Le coût d'entretien de ce tunnel est estimé à \$650,000 par an, ce qui comprend les montants suivants:

1. Entretien des routes.....		\$	30,000
2. Provisions pour réparations.....			100,000
3. Consommation électrique.....			300,000
4. Entretien			
Pompage } matériel divers.....	\$	15,000	
Éclairage			
Changement Pompe.....		5,000	
Salaire 4 hommes.....		26,000	46,000
5. Salaires contrôleurs péage 6 × 12 × \$500.....		36,000	
Frais divers.....		8,000	44,000
6. Traitements:			
Gérant de bureau			
Chef Elec. Mécanicien			
Personnel Comptable			
Secrétaire.....			40,000
7. Bureau de Direction.....			40,000
8. Assurances			
a) Responsabilité publique.....		25,000	
b) Accidents.....		25,000	50,000
Total estimé.....		\$	650,000

¹⁸ See: Annuities, Appendix XIV, p. 170.

¹⁸ Cf. Annuités, Appendice XIV, page 170.

Multiplying these amounts by the number of years in each of the four periods mentioned above, we arrive at the following figures:

En multipliant ces montants par le nombre d'années de chacune des quatre périodes mentionnées ci-dessus, nous arrivons aux chiffres suivants:

1. 20-year Term			
Maintenance.....	\$ 650,000 × 20 =	\$ 13,000,000	
Financing.....	3,347,173 × 20 =	66,943,460	
Annual Total.....	3,997,173		
Cumulative Total.....			79,943,460
2. 30-year Term			
Maintenance.....	\$ 650,000 × 30 =	\$ 19,500,000	
Financing.....	2,752,216 × 30 =	82,566,480	
Annual Total.....	3,402,216		
Cumulative Total.....			102,066,480
3. 40-year Term			
Maintenance.....	\$ 650,000 × 40 =	\$ 26,000,000	
Financing.....	2,492,814 × 40 =	99,712,560	
Annual Total.....	3,142,814		
Cumulative Total.....			125,712,560
4. 50-year Term			
Maintenance.....	\$ 650,000 × 50 =	\$ 32,500,000	
Financing.....	2,362,458 × 50 =	118,122,900	
Annual Total.....	3,012,458		
Cumulative Total.....			150,622,900

1. Période de 20 ans			
Entretien.....	\$ 650,000 × 20 =	\$ 13,000,000	
Financement.....	3,347,173 × 20 =	66,943,460	
Total annuel.....	3,997,173		
Total cumulatif.....			79,943,460
2. Période de 30 ans			
Entretien.....	\$ 650,000 × 30 =	\$ 19,500,000	
Financement.....	2,752,216 × 30 =	82,566,480	
Total annuel.....	3,402,216		
Total cumulatif.....			102,066,480
3. Période de 40 ans			
Entretien.....	\$ 650,000 × 40 =	\$ 26,000,000	
Financement.....	2,492,814 × 40 =	99,712,560	
Total annuel.....	3,142,814		
Total cumulatif.....			125,712,560
4. Période de 50 ans			
Entretien.....	\$ 650,000 × 50 =	\$ 32,500,000	
Financement.....	2,362,458 × 50 =	118,122,900	
Total annuel.....	3,012,458		
Total cumulatif.....			150,622,900

The conclusion is inescapable; the plan would show a profit, and a four-lane tunnel could be completely paid for in less than forty years.

This term could be shortened to the extent that traffic volume exceeds 110 per cent of the rated capacity of the tunnel; an excess would produce a surplus that is not allowed for in our calculations.

b) Plan E

With regard to Plan E, a bridge-and-tunnel with a forecast cost of \$45 million, we shall

La conclusion s'impose: ce projet est rentable et un tunnel à quatre voies pourrait être entièrement payé en moins de 40 ans.

Cette période pourrait être écourtée en proportion du volume de la circulation dépassant 110 pour 100 de la capacité normale du tunnel, qui rapporterait un revenu excédentaire dont nous n'avons pas tenu compte dans nos calculs.

b) Projet E

Dans le cas du projet E, un pont-tunnel évalué à \$45 millions, nous nous limiterons au

limit our discussion to the following table, tableau suivant, où le coût d'entretien annuel which is based on annual maintenance costs est fixé à \$500,000. of \$500,000.

1. 20-year Term				
Maintenance.....	\$	500,000 × 20 =	\$	10,000,000
Financing.....		3,765,570 × 20 =		75,311,400
Annual Cost.....		4,265,570		
Cumulative Total.....				85,311,400
2. 30-year Term				
Maintenance.....	\$	500,000 × 30 =	\$	15,000,000
Financing.....		3,096,240 × 30 =		92,887,200
Annual Cost.....		3,596,240		
Cumulative Total.....				107,887,200
3. 40-year Term				
Maintenance.....	\$	500,000 × 40 =	\$	20,000,000
Financing.....		2,804,415 × 40 =		112,176,600
Annual Cost.....		3,304,415		
Cumulative Total.....				132,176,600
4. 50-year Term				
Maintenance.....	\$	500,000 × 50 =	\$	25,000,000
Financing.....		2,657,766 × 50 =		132,888,300
Annual Cost.....		3,157,766		
Cumulative Total.....				157,888,300
1. Période de 20 ans				
Entretien.....	\$	500,000 × 20 =	\$	10,000,000
Financement.....		3,765,570 × 20 =		75,311,400
Coût annuel.....		4,265,570		
Total cumulatif.....				85,311,400
2. Période de 30 ans				
Entretien.....	\$	500,000 × 30 =	\$	15,000,000
Financement.....		3,096,240 × 30 =		92,887,200
Coût annuel.....		3,596,240		
Total cumulatif.....				107,887,200
3. Période de 40 ans				
Entretien.....	\$	500,000 × 40 =	\$	20,000,000
Financement.....		2,804,415 × 40 =		112,076,600
Coût annuel.....		3,304,415		
Total cumulatif.....				132,176,600
4. Période de 50 ans				
Entretien.....	\$	500,000 × 50 =	\$	25,000,000
Financement.....		2,657,766 × 50 =		132,888,300
Coût annuel.....		3,157,766		
Total cumulatif.....				157,888,300

Even if we take into account the higher cost of financing Plan E, compared with that for Plan A, and a favourable difference of \$150,000 in the annual cost of maintaining a bridge-and-tunnel, Plan E will still have cost more at the end of any of the terms considered.

En tenant compte du coût du financement plus élevé du projet E, par rapport au projet A, et d'une différence favorable de \$150,000 par année du coût d'entretien du pont-tunnel, le projet E aura tout de même coûté plus cher au bout de chacune des périodes considérées.

C. *A Comparison of Plan A with Plan E*

The following table makes it possible to compare the two plans.

C. *Comparaison entre les projets A et E*

Le tableau suivant nous permet de comparer les deux.

Term	Plan E	Plan A	Difference
	\$	\$	\$
20 Years.....	85,311,400	79,943,460	5,367,940
30 Years.....	107,887,200	102,066,480	5,820,720
40 Years.....	132,176,600	125,712,560	6,464,040
50 Years.....	157,888,300	150,622,900	7,265,400

Période	Projet E	Projet A	Différence
	\$	\$	\$
20 ans.....	85,311,400	79,943,460	5,367,940
30 ans.....	107,887,200	102,066,480	5,820,720
40 ans.....	132,176,600	125,712,560	6,464,040
50 ans.....	156,888,300	150,622,900	7,265,400

It will be noted, moreover, that both plans would be income-producing.

L'on constatera, de plus, que les deux projets sont rentables.

D. *The Profitability of the Two Plans*

The following table, which compares anticipated revenue and the respective costs of Plans A and E, provides a simple check on these costs.

D. *La rentabilité des deux projets*

Le tableau suivant, qui place en regard les revenus anticipés et le coût des projets A et E, permet de le vérifier facilement.

Term	Anticipated Revenue		Cost of Plan A	Cost of Plan E
	(a) Minimum	(b) Maximum		
	\$	\$	\$	\$
20 Years.....	62,695,710	64,100,650	79,943,460	85,311,400
30 Years.....	95,255,710	96,660,650	102,066,480	107,887,200
40 Years.....	127,815,710	129,220,650	125,712,560	132,176,600
50 Years.....	160,375,710	161,780,650	150,622,900	157,888,300

Période	Revenus Anticipés		Coût du Projet A	Coût du Projet E
	a) minimum	b) maximum		
	\$	\$	M	\$
20 ans.....	62,695,710	64,100,650	79,943,460	85,311,400
30 ans.....	95,255,710	96,660,650	102,066,480	107,887,200
40 ans.....	127,815,710	129,220,650	125,712,560	132,176,600
50 ans.....	160,375,710	161,780,650	150,622,900	157,888,300

The tunnel would be completely paid for over a 30- to 40-year term, and the tunnel-and-bridge over 40 to 50 years. Either would probably be paid for within 35 to 45 years.

Le tunnel serait entièrement payé dans le cours d'une période de 30 à 40 ans; le pont-tunnel, dans celui d'une période de 40 à 50 ans. L'un ou l'autre, probablement au cours d'une période de 35 à 45 ans.

E. *Financial Participation by the Federal Government*

E. *Participation financière du gouvernement fédéral*

If the Quebec Government decided to ask the federal Government to make a financial contribution of some kind, it could doubtless be arranged through an amendment to the Trans-Canada Highway Act.

Si l'État du Québec décidait de demander au gouvernement fédéral une participation financière quelconque, il pourrait sans doute l'obtenir par un amendement à la loi de la route transcanadienne.

We shall examine this question further.

Cette question est étudiée plus loin.

2. The Trans-Canada Highway Act

We conducted a brief study of the Trans-Canada Highway Act, Revised Statutes of Canada 1952, Chapter 269, and the 1956, 1959 and 1960 amendments thereto, in order to determine how a direct link between Quebec City and Lévis could be incorporated into the Trans-Canada and thus qualify for partial federal Government financing.

The existing Act does not appear to allow for any possible arrangement of this kind.

It contains a provision to the effect that in order to form part of the Trans-Canada Highway, any highway or part of a highway must have been declared eligible before December 9, 1956.

Furthermore, the federal Government has given itself until May 31, 1964, to pay its share of costs incurred by the provinces, always provided that such costs were incurred no later than December 31, 1963.

In present circumstances, therefore, it would have been necessary for the proposed bridge or tunnel to be declared eligible before December 9, 1956, and for expenses in connection with the project to have been incurred before the end of the current year.

It is, however, possible to foresee an extension of the latter time limit, since construction work on the Highway will be in progress for some years to come.

It would doubtless be more difficult to change the December 9, 1956, date, but a new federal-provincial agreement would assuredly make this possible.

Since the existing route for the Highway runs along the south bank, about 3 miles from Quebec City at its nearest point, the route would have to be changed in order to pass through that city.

The fact that it is a provincial capital would no doubt justify the making of an exception, and such a step would also benefit some other provincial capitals that are similarly unconnected with the Trans-Canada.

On June 1, the newspapers carried an announcement made the previous day by Mr. Bernard Pinard, Minister of Roads, to the effect that he had been negotiating since Thursday, May 30, with the federal Minister of Public Works, Mr. Jean-Paul Deschatelet, in an attempt to secure federal Government agreement to a new route for the Trans-Canada Highway in the Montreal area.

Such a decision would make it possible to secure federal Government financial participation in a new, \$175 million project.

2. Loi de la route transcanadienne

Nous avons fait une brève étude de la loi de la route transcanadienne, Statuts Révisés du Canada, 1952, Chapitre 269, et des amendements qui y ont été apportés en 1956, 1959 et 1960, afin d'établir par quel moyen une voie directe entre Québec et Lévis pourrait être intégrée à la route transcanadienne et, ainsi, être partiellement financée par le gouvernement d'Ottawa.

A sa face même, la loi actuelle ne laisse la porte ouverte à aucun arrangement possible dans ce sens.

Elle stipule, entre autres dispositions, que, pour faire partie de la route transcanadienne, toute route ou partie de route doit avoir été déclarée conforme avant le 9 décembre 1956.

De plus, le gouvernement central s'est donné jusqu'au 31 mai 1964 pour payer sa part des frais encourus par les provinces, à condition cependant que ces frais n'aient pas été encourus après le 31 décembre 1963.

Dans l'état actuel des choses, il aurait donc fallu, en principe, que le projet de pont ou de tunnel ait été déclaré conforme avant le 9 décembre 1956 et que les dépenses aux fins de ce projet aient été encourues avant la fin de l'année courante.

Il est cependant à prévoir que ce dernier délai sera prolongé, les travaux de construction de la route étant encore en cours pour quelques années à venir.

Il serait sans doute plus difficile de changer la date du 9 décembre 1956, mais une nouvelle entente fédérale-provinciale le permettrait certainement.

Comme le tracé actuel de la route passe par la rive sud, à environ 3 milles de Québec, en ligne droite, un nouveau tracé serait requis pour y inclure Québec.

Le fait que Québec soit une capitale provinciale justifierait sans doute d'en faire un cas d'exception, ce qui pourrait peut-être favoriser, en même temps, quelques autres capitales provinciales qui ne sont pas, elles non plus, reliées à la route transcanadienne.

Les journaux du 1^{er} juin font état d'une déclaration de M. Bernard Pinard, Ministre de la Voirie, qui annonçait la veille qu'il était, depuis jeudi le 30 mai, en négociations avec le Ministre fédéral des Travaux Publics, M. Jean-Paul Deschatelet, afin de faire accepter par le gouvernement d'Ottawa un nouveau tracé de la route transcanadienne dans la région de Montréal.

Une telle décision permettrait d'obtenir du gouvernement central une participation financière à un nouveau projet évalué à \$175 millions.

It would create a precedent, and would doubtless enable the Quebec City area to derive greater benefit from federal funds earmarked for the Trans-Canada.

However, we do not think it necessary to await new agreements between the Governments involved before making a start on the project we recommend.

Such agreements could always be given a retroactive effect. The principle of retroactivity already exists—implicitly, at least—in the existing Act.

3. The Toll

One study of the financing and profitability of the plans submitted presupposes the establishment of a toll, if only a hypothetical one. The fixing of suitable charges, moreover, must be based on a set of factors that makes the question much more complex than might at first appear.

We have therefore decided to devote at least a few paragraphs of our brief to this matter.

First of all, we shall give the Bureau's opinion on the very idea of a possible toll being levied on a bridge or tunnel within the limits of Metropolitan Quebec City.

We shall then study the factors to be considered respecting the establishment of a hypothetical toll.

A. General Policy

To our knowledge, the plan for building a second bridge, close to the present-day Quebec City bridge, makes no provision for a toll. If we consider that the toll on that bridge was lifted several years ago, that it would now be difficult to reinstate it and that a toll bridge adjacent to a free bridge could create an absurd situation, it appears that the bridge or tunnel intended to connect Quebec City and Lévis, as an alternate solution to a second Quebec City Bridge, should be free of charge.

Unless the government, on the assumption that a second bridge is to be built close to the existing bridge,

(a) completely abandons the use of that bridge and levies a toll on the new bridge;

(b) levies a toll on the two neighbouring bridges.

However, nothing points to such a measure which would definitely be unpopular.

All the more so because recently the toll was lifted on two bridges in the Montreal region, the Jacques Cartier and Victoria bridges, and, because the Mercier bridge was already free of charge, there now remains, between the south shore and the Island of Montreal, on a .25¢ toll per vehicle on the new Champlain bridge. Furthermore,

C'est un précédent qui permettrait sans doute à la région de Québec de profiter davantage des deniers fédéraux consacrés à la route transcanadienne.

Nous ne croyons pas cependant que l'on doive attendre que de nouvelles ententes gouvernementales ne soient conclues pour entreprendre les travaux que nous recommandons.

L'on pourra toujours donner à ces ententes un effet rétroactif. Le principe de la rétroactivité existe déjà au moins implicitement dans la loi actuelle.

3. Péage

Une étude de financement et de rentabilité des projets soumis présuppose l'établissement d'un péage, fut-il hypothétique seulement. D'autre part, le choix d'un taux approprié dépend d'un ensemble de facteurs qui en fait une question beaucoup plus complexe qu'on ne pourrait le croire à première vue.

C'est pourquoi nous avons décidé de consacrer à cette question au moins quelques paragraphes du présent mémoire.

Nous exprimerons d'abord l'opinion du Bureau sur le principe même d'un péage éventuel imposé sur un pont ou un tunnel dans les limites du Québec Métropolitain.

Nous étudierons ensuite les facteurs à considérer en vue de l'établissement d'un péage hypothétique.

A. Politique générale

Le projet de construire un deuxième pont à proximité du pont de Québec actuel ne prévoit, à notre connaissance, aucun péage. Si l'on considère que le péage de ce pont a été aboli il y a déjà plusieurs années, qu'il serait dès lors difficile de le rétablir et qu'un pont à péage voisin d'un pont gratuit pourrait créer une situation absurde, il semble que le pont ou le tunnel destiné à relier Québec et Lévis, comme solution de rechange à un deuxième pont de Québec, devrait être gratuit.

A moins que le gouvernement, dans l'hypothèse de la construction d'un deuxième pont, à proximité du pont actuel,

a) n'abandonne complètement l'usage de ce pont et n'impose un péage sur le nouveau;

b) n'impose un péage sur les deux ponts voisins.

Rien ne laisse prévoir, cependant, une telle mesure, qui serait certainement impopulaire.

D'autant plus que, dernièrement, l'on a supprimé le péage sur deux ponts de la région de Montréal: les ponts Jacques-Cartier et Victoria, et que, le pont Mercier étant déjà gratuit, il ne reste plus, entre la rive sud et l'Île de Montréal, qu'un péage de 25c. par véhicule sur le nouveau pont Champlain. D'autre part, le futur pont-tunnel de Boucherville, étant un

because the planned Boucherville bridge-tunnel is a section of the Trans-Canada Highway, it must, as such, remain free of charge.

In such a situation, it seems probable that the Champlain bridge toll, although small, must be lifted because, if not, the use of that bridge, close to free bridges, will remain doubtful.

From that situation, we can come to the conclusion that both the federal and provincial governments' policies favour the lifting of all bridge tolls.

It would seem normal to us therefore that that general policy be applied to highway connections between the two shores of Metropolitan Quebec City.

B. Selection of a Hypothetical Toll Rate

For the sole purpose of answering the questions put to us respecting the economic prospects of the proposed projects, we deemed it essential to study the establishment of a hypothetical toll for a bridge or tunnel directly connecting Quebec City and Lévis.

In either case, seven main factors must be taken into account when deciding on a tariff:

- (a) *The distance* from another means of access between both shores—in this case, the existing Quebec City bridge;
- (b) *The ability to pay* or the frame of mind of the user called on to pay;
- (c) The desire, more or less expressed by the user, to *save time* by using a direct access route;
- (d) The existing rates on the Lévis Ferry;
- (e) The savings to be realized by use of a direct route;
- (f) Easiness of collecting;
- (g) The earning capacity of the undertaking.

Needless to say, the importance of each of those seven factors has nothing to do with the order we gave them.

(a) Distance

The first factor, that of distance, has already been studied in another chapter and we decided on a minimum of ten miles which drivers would save by using a direct route which would enable them to avoid the present-day Quebec City bridge detour.

Let us add that the further the bridge or tunnel is to the west of the Quebec City-Lévis axis and the closer it is to the existing bridge, the more the toll will alienate users and the lower will be its returns. The detour to be avoided would in fact find itself shortened by as much.

Also, it must not be forgotten that the site for a bridge or tunnel between the two shores of Metropolitan Quebec City is determined above all by a knowledge of the location

tronçon de la route transcanadienne, il devra, à ce titre, demeurer gratuit.

Dans un tel contexte, il semble probable que le péage du pont Champlain, même s'il est minime, devra être supprimé, sans quoi l'utilité de ce pont, voisin de ponts gratuits, demeurera douteuse.

L'on peut conclure de cette situation que la politique des deux gouvernements, provincial et fédéral, tend nettement à la suppression de tous les péages sur les ponts.

Il nous semblerait donc normal que cette politique générale soit appliquée dans le cas des communications routières entre les deux rives du Québec Métropolitain.

B. Choix d'un taux de péage hypothétique

Dans le seul but de répondre aux questions qui nous sont posées sur la rentabilité des projets soumis, nous avons jugé indispensable d'étudier l'établissement d'un péage hypothétique sur un pont ou dans un tunnel reliant directement Québec et Lévis.

Dans l'un ou l'autre cas, le choix d'un tarif doit tenir compte de sept facteurs principaux:

- a) *La distance* d'un autre moyen de communications entre les deux rives, en l'occurrence le pont de Québec actuel;
- b) *La capacité de payer* ou la psychologie de l'utilisateur, appelé à déboursier;
- c) Le désir plus ou moins exprimé de l'utilisateur *d'épargner du temps* en utilisant une voie de communications directes;
- d) Les taux actuels de la Traversée de Lévis;
- e) L'économie à réaliser par l'usage d'une voie directe;
- f) La facilité de perception;
- g) La rentabilité de l'entreprise.

Il va de soi que l'importance de chacun de ces sept facteurs n'a aucun rapport avec l'ordre que nous leur avons donné.

a) La distance

Le premier facteur, celui de la distance, a déjà été étudié dans un autre chapitre, où nous avons adopté un minimum de 10 milles que les automobilistes sauvaient en utilisant une voie directe susceptible de leur éviter le détour du pont de Québec actuel.

Ajoutons à cela que plus le pont ou le tunnel s'éloignera vers l'ouest de l'axe Québec-Lévis et se rapprochera du pont actuel, plus le péage éloignera d'utilisateurs et moins bon sera son rendement. Le détour à éviter s'en trouverait en effet raccourci d'autant.

Il ne faut pas oublier non plus que la localisation d'un pont ou d'un tunnel entre les deux rives du Québec Métropolitain est déterminée d'abord et avant tout par la connaissance de

where the returns from such a method of access would be at an optimum level. A study of the starting points and destinations of vehicles, which we discuss in another chapter, is the best means of applying that principle.

(b) *Ability to Pay*

There can be no question as to the users' ability to pay when it is a matter of a small amount. Rather, that question takes on a psychological aspect. The driver will pay much more willingly when he is aware that the charge will make a saving possible for him. To save ten miles, at a cost of at least 50¢, and 20 minutes of his time, he will easily agree to spend a small amount, 25¢ for example. The same applies to the trucker who will willingly pay \$1.00 to save \$2.50 or \$3.50.

(c) *Desire to Save Time*

The desire to save time is obvious if we recall that in 1962 more than 860,000 vehicles crossed the river in Levis Ferry boats in spite of all the inconveniences of that service. Indeed, it is reasonable to assume that a good proportion of the ferry-users were able to save both time and money.

(d) *Existing Ferry Rates*

The fourth factor is that of the existing rates on the Levis Ferry which are as follows:

Automobiles

Single fare —60¢
Tickets
5—\$2.00 or 40¢ per trip

Trucks

(a) not loaded —60¢ to \$1.25 per trip (according to weight)
Minimum, in summer: 10 tickets for \$4.00 or .40c
Maximum, all times: 10 tickets for \$9.00 or .90c
(b) *Loaded*.—75c to \$2.25 per trip
Minimum: 10 tickets for \$5.50 or .55c
Maximum: 10 tickets for \$16.00 or \$1.60

Pedestrians

Single fare—.15c
Tickets
3—.30c or .10c per trip
12—\$1.00 or .08 $\frac{1}{3}$ c per trip
50—\$3.50 or .07c per trip

The driver's fare is included in that of the vehicle. The other persons (passengers) must pay their own fare which increases the cost of the crossing by as much. By taking an average of 2 $\frac{1}{2}$ persons per car, 1 $\frac{1}{2}$ additional fares must be paid, i.e. a minimum of 10 $\frac{1}{2}$

l'endroit où le rendement d'un tel moyen de communications serait optimum. L'étude de la provenance et de la destination des véhicules, dont nous traitons dans un autre chapitre, constitue le meilleur moyen d'appliquer ce principe.

b) *La capacité de payer*

Quant à la capacité de payer des usagers, lorsqu'il s'agit d'une somme minime, elle ne peut être mise en doute. Cette question revêt plutôt un aspect psychologique. L'automobiliste payera d'autant plus volontiers qu'il sera conscient que son déboursé lui permettra de réaliser une économie. Pour sauver 10 milles, au coût d'au moins 50c., et 20 minutes de son temps, il consentira facilement à déboursier une somme minime, par exemple, 25c. Il en est ainsi du camionneur, qui payera facilement \$1.00 en vue d'économiser \$2.50 ou \$3.50.

c) *Désir d'épargner du temps*

Quant au désir d'épargner du temps, il est évident, si l'on se rappelle qu'en 1962, plus de 860,000 véhicules ont traversé le fleuve dans les bateaux de la Traversée de Lévis malgré tous les inconvénients de ce service. Il est en effet permis de croire qu'une forte proportion des usagers des traversiers ont pu sauver et du temps et de l'argent.

d) *Les taux actuels des traversiers*

Le quatrième facteur est celui des taux actuels de la Traversée de Lévis, qui sont les suivants:

Automobiles

Passage simple—.60c.
Billets
5—\$2.00 ou .40c. par passage

Camions

a) *Non chargés*.—60c. à \$1.25 pour un voyage (selon le poids)
Minimum, en été: 10 billets pour \$4.00 ou .40c.
Maximum, en tout temps: 10 billets pour \$9.00 ou .90c.
b) *Chargés*.—75c. à \$2.25 pour un voyage
Minimum: 10 billets pour \$5.50 ou .55c.
Maximum: 10 billets pour \$16.00 ou \$1.60

Piétons

Passage simple—.15c.
Billets
3—.30c. ou .10c. par passage
12—\$1.00 ou .08 $\frac{1}{3}$ c. par passage
50—\$3.50 ou .07c. par passage

Le passage du conducteur est inclus dans le prix du véhicule. Les autres personnes doivent payer leur passage, ce qui augmente d'autant le coût de la traversée. En acceptant la moyenne de 2 1/2 personnes par voiture, il faut donc payer 1 1/2 passage de plus, soit un

and a maximum of 22½c according to the pedestrian fare scale mentioned above.

Remarks: 1. The different tickets do not apply to 4-ton trucks, loaded or not.

2. No published fare scale applies to trucks weighing over 4 tons, which would undoubtedly be too cumbersome for the boats.¹⁰

On a road, attuned to the movement of ferries, time evidently permits keeping such a complex fare schedule in effect but it nevertheless requires a large and costly staff.

(e) *Savings to be Realized*

In another part of this brief we established the minimum cost of the Quebec City bridge detour, reduced to a distance of 10 miles, at .50c for automobiles, \$3.50 for trailer-trucks and \$2.50 for other commercial vehicles. The average cost, in time, was established at .25c or .52c for drivers. The savings to be realized therefore remain important.

(f) *Easiness of Collecting*

The toll on a four-lane highway, which carries more than 8 million vehicles per year, must be as simplified as possible.

If it were profitable, a uniform automatic toll would be ideal. It must at least be applied to automobiles which represent 84% of the total traffic.

While awaiting for the volume of traffic to allow us to do as much for other vehicles, we must resign ourselves to applying a higher tariff to the latter, although it remains uniform, independently of their weight.

(g) *Earning Capacity of the Undertaking*

The question of earning capacity was studied in another part of the brief where it was shown that a rate of .25c for automobiles and \$1.00 for trucks is sufficient to ensure the earning capacity of the projects studied.

That rate also seems to be in keeping with the other factors listed above.

4. *Fallout Shelters*

During the Bureau's discussions, the question of making provision for a shelter against radioactive fallout, in the construction of a tunnel or in the tunnel section of project E, often arose.

That idea was inspired by both a desire to protect the public and the attraction of a possible financial contribution by the central government.

¹⁰ Official Levis Ferry fare scale, forwarded May 16, 1963.

minimum de .10 1/2c. et un maximum de .22 1/2c., selon le tarif des piétons mentionné ci-dessus.

Notes: 1. Les séries de billets ne sont pas applicables aux camions de 4 tonnes, chargés ou non.

2. Aucun tarif publié ne s'applique aux camions de plus de 4 tonnes, qui seraient sans doute trop encombrants pour les bateaux. (19)

Sur une voie routière syncopée par le mouvement des navires, le temps permet évidemment de maintenir en vigueur un tarif aussi complexe, qui requiert toutefois un personnel nombreux et coûteux.

e) *L'économie à réaliser*

Dans une autre partie de ce mémoire, nous avons établi le coût minimum du détour au pont de Québec, réduit à la distance de 10 milles, à 50c. pour les automobiles, \$3.50 pour les camions-remorques et \$2.50 pour les autres véhicules commerciaux; le coût moyen, en temps, des automobilistes à .25c. ou .52c. L'économie à réaliser demeure donc importante.

f) *La facilité de perception*

Le péage sur une route à quatre voies débitant plus de 8 millions de véhicules par année doit être simplifié dans toute la mesure du possible.

S'il était rentable, le péage automatique uniforme serait idéal. Il faut l'appliquer au moins aux automobiles, qui représentent 84% de la circulation totale.

En attendant que le volume ne permette d'en faire autant pour les autres véhicules, il faut bien se résigner à appliquer à ces derniers un tarif plus élevé, bien qu'il demeure uniforme, indépendamment de leur poids.

g) *La rentabilité de l'entreprise*

Cette question de rentabilité a été étudiée dans une autre partie du mémoire, où il est démontré que le taux de .25¢ pour les voitures et \$1.00 pour les camions est suffisant pour assurer la rentabilité des projets étudiés.

Ce taux semble également être conforme aux autres facteurs énumérés ci-dessus.

4. *Abris anti-nucléaires*

Au cours des délibérations du Bureau, il a souvent été fait mention de l'opportunité de prévoir, en construisant un tunnel ou dans la partie en tunnel du projet E, l'aménagement d'abris contre les retombées radioactives.

Cette question s'inspire à la fois du désir de protéger la population et de l'attrait d'une contribution financière possible du gouvernement central.

¹⁰ Cf. Tarifs officiels de la Traversée de Lévis transmis le 16 mai 1963.

A short study confirms not only that the construction of a fallout shelter is possible but also that it could be of great use in case of atomic war.

A tunnel under the rock could effectively protect a great number of people.

A tunnel, 5,000 feet in length and 50 feet in width, (or two 25-foot tubes) could shelter approximately 12,000 people.

An emergency diesel motor could supply 100 KW of electricity which is more than enough and it would be easy to store a fuel supply to operate the motor for at least 30 days.

Provision would have to be made for 50,000 cubic feet of filtered air per minute which could be supplied by high-speed ventilators.

Five gallons of water per person would be a daily requirement: a quart of drinking water, the rest could be taken from infiltrations in the rock.

The other major problems are food and sanitary facilities which can also be solved.

In order to ensure sufficient protection, a concrete slab, approximately 2 feet thick and weighing about 60 tons, would have to be installed at each end of the tunnel to be slid into place as quickly as possible.

A preliminary cost analysis indicates that a very high degree of protection in such a tunnel would require an expenditure of approximately \$10 to \$15 per person or an approximate total of \$150,000.

Any other shelter providing comparable protection would cost several times as much. Some very ordinary shelters cost more than \$2,000 per person.

There is no doubt that it would be advantageous to study that question further. We would perhaps find an additional source of capital from the central government which has set up civil defence bodies in case of nuclear war.

5. *The Influence of the World Exhibition*

The most informed observers estimate that almost 50 million people will visit the Montreal Universal Exhibition in 1967, the Canadian Confederation centennial year.

Needless to say that a good part of those travellers will not forego visiting Quebec City which is the world-known capital of French Canada, and is located only 160 miles further to the east.

In general, the minimum number of visitors to the Universal Exhibition who will travel to Quebec City is estimated at 10%.

Une brève étude permet d'affirmer non seulement que la construction d'abris anti-nucléaires est possible, mais qu'elle pourrait être fort avantageuse en cas de guerre atomique.

Un tunnel sous le roc pourrait protéger efficacement un grand nombre de personnes.

Un tunnel de 1,000 pieds de longueur et de 50 pieds de largeur (ou deux tubes de 25 pieds chacun) pourrait abriter 12,000 personnes environ.

Un moteur diesel d'urgence pourrait fournir 100 KW d'électricité, ce qui est amplement suffisant, et il serait facile de stocker une réserve de combustible pour actionner ce moteur durant au moins 30 jours.

Il faudrait prévoir une quantité de 50,000 pieds cubes d'air filtré, par minute, ce que des ventilateurs à vitesses multiples pourraient fournir.

Cinq gallons d'eau par personne seraient quotidiennement requis: une pinte d'eau potable, le reste pouvant provenir des infiltrations dans le rocher.

Les autres problèmes majeurs sont ceux de la nourriture et des services hygiéniques, qui peuvent aussi être solutionnées.

Afin d'assurer une protection suffisante, il faudrait installer à chaque extrémité du tunnel une dalle en béton armé d'environ 2 pieds d'épaisseur et pesant à peu près 60 tonnes, pour être glissée en place dans un bref délai.

Une analyse préliminaire des coûts indique qu'une protection à très haut degré dans un tel tunnel pourrait exiger une dépense d'environ \$10 à \$15 par personne, soit une somme totale approximative de \$150,000.

Tout autre abri assurant une protection comparable serait d'un coût de plusieurs fois supérieur. Certains abris bien ordinaires coûtent plus de \$2,000 par personne.

Il n'y a aucun doute qu'il serait avantageux d'étudier davantage cette question. On y trouverait peut-être une source additionnelle de capitaux de la part du gouvernement central, qui a mis sur pied des organismes de protection civile en cas de guerre nucléaire.

5. *Influence de l'Exposition Universelle*

Les observateurs les plus avertis estiment que près de 50 millions de visiteurs se rendront à l'Exposition Universelle de Montréal en 1967, année du centenaire de la Confédération canadienne.

Il va de soi qu'une forte proportion de ces voyageurs ne manqueront pas de visiter Québec, capitale du Canada français, qui est bien connu dans le monde et qui n'est situé qu'à 160 milles plus à l'est.

En général, on estime à 10 pour cent le nombre minimum de visiteurs de l'Exposition Universelle qui viendront à Québec.

Obviously all of them will not travel by automobile. Let us assume that half of them, namely 2 million 500 thousand persons, will use the highway at 2½ persons per car. We shall therefore count on 1 million more automobiles in the Quebec City region during the six months of the Exhibition.

Those drivers will cross the river once or perhaps twice which means an increase of more than a million crossings which will be added to our predictions for 1967.

Other events, coinciding with the Universal Exhibition, may also increase that number, as for example the celebrations of the Canadian Confederation Centennial.

1967 will therefore be a difficult year for traffic between the two shores of Metropolitan Quebec City and it is essential that at least some improvements be made to our roads between now and then.

6. The North Shore Autoroute

The provincial government recently announced construction of a toll autoroute to connect Quebec City and Montreal along the north shore and that that new four-lane highway would be opened to traffic for the 1967 Universal Exhibition.

We congratulate the government on that decision which will greatly favour economic development along the north shore of the river as well as in the Quebec City metropolitan region.

Even if that autoroute was not profitable for its full length during the first few years of its operation, it will definitely become so in the near future and will be able to provide valuable services to the population even before 1967.

If that autoroute is completed on schedule, it will be in use at least a year before a bridge or tunnel from centre to centre between Quebec City and Lévis is finished.

Some people fear that the opening of that highway will completely falsify the predictions which we made in this brief and will seriously affect the earning capacity of the explained projects. Some extremists even state that it will make them useless.

For several very grave reasons, we definitely cannot share that opinion.

First of all, a toll on that highway would necessarily reduce its effectiveness. All the more so, because it will be parallel and close to existing Highway 2 and will also be paral-

Evidemment, tous ne se serviront pas uniquement d'automobiles. Par hypothèse, disons que la moitié, soit 2 millions 500 mille personnes, utiliseront la route, à raison de 2½ personnes par voiture. Nous compterons donc 1 million d'automobiles de plus dans la région de Québec durant l'Exposition, soit une période de 6 mois.

Ces automobilistes traverseront le fleuve une ou peut-être deux fois, ce qui signifie une augmentation de plus d'un million de traversées, qui s'ajouteront à nos prévisions pour l'année 1967.

D'autres événements pouvant coïncider avec l'Exposition Universelle sont également susceptibles d'augmenter considérablement ce chiffre comme, par exemple, les fêtes du Centenaire de la Confédération canadienne.

L'année 1967 sera donc une année difficile pour la circulation entre les deux rives du Québec Métropolitain et il serait indispensable qu'au moins certaines améliorations importantes soient apportées à nos voies de communications d'ici là.

6. L'autoroute de la rive nord

Le gouvernement provincial a annoncé, dernièrement, la construction d'une autoroute à péage destinée à relier Québec et Montréal, par la rive nord, et que cette nouvelle route, à quatre voies, serait ouverte à la circulation pour l'Exposition Universelle de 1967.

Nous félicitons le gouvernement de cette décision, qui facilitera grandement le développement économique de la rive nord du fleuve ainsi que de la région métropolitaine de Québec.

Même si cette autoroute n'était pas rentable sur toute sa longueur au cours des premières années de son exploitation, elle le deviendra certainement dans un avenir prochain et elle pourra rendre d'inappréciables services à la population dès avant 1967.

Si cette autoroute est complétée dans le délai prévu, elle sera déjà en service au moins un an environ avant qu'un pont ou un tunnel de centre à centre, entre Québec et Lévis, ne soit complété.

Certaines personnes craignent que l'ouverture de cette route ne vienne fausser complètement les prévisions que nous avons établies dans le présent mémoire et n'affecte gravement la rentabilité des projets exposés ou même, affirment certains extrémistes, les rendent inutiles.

Pour plusieurs raisons très sérieuses, nous ne pouvons absolument pas partager cet avis.

Premièrement, le péage, sur cette route, en réduira forcément l'efficacité. D'autant plus qu'elle sera parallèle et en même temps voisine de la route 2 actuelle; parallèle, égale-

tel to Highway 3 and the Trans-Canada Highway. In the long run we shall have four parallel highways along the river and only the autoroute would have a toll. In addition, the quality of the Trans-Canada Highway will be comparable to that of the autoroute. Highway 3 would see its usefulness increase in proportion to its quality which has been noteworthy for a few years now.

Secondly, it is a recognized fact that highway traffic behaves somewhat like a fluid. It will tend to distribute itself evenly on four parallel highways to the extent where the four highways are comparable in quality. So, we shall have two similar highways on each side of the river: a four-lane highway and a two-lane highway. In theory then the flow will be almost equal on both sides of the river.

Thirdly, the traffic census made in 1961 by the Department of Roads shows that about twenty miles to the west of Quebec City the daily traffic on Highway 2 is in the order of 4,000 vehicles. On Highway 9, which is the same distance from Quebec City, traffic totals 4,200 vehicles to which, for the south shore, must be added 55 vehicles using Highway 3.

The inconveniences of present-day Highway 2 are reason enough to explain at least partially that relatively small difference with respect to Highway 9. It is reasonable to expect that a toll would maintain the present slight imbalance.

In the fourth place, the opening of the Trois Rivières bridge, scheduled for 1967, will further facilitate use of the Trans-Canada Highway along the south shore, especially if the toll on that bridge is not too high. That new highway route over the river will necessarily deprive the north shore autoroute of a sizable number of vehicles.

Account made of all the circumstances, it seems reasonable to conclude that the north shore autoroute will not have a noticeable effect on traffic between the two shores of Metropolitan Quebec City.

Our traffic data therefore remains fully valid.

7. The Levis Ferry

The Levis Ferry has a long history of the many services which it has rendered to the public on both shores.

The ferry is ideally located in the Quebec City-Levis axis to achieve its purpose of transporting the greatest possible number of passengers and vehicles and, at the same

ment, à la route 3 et à la route transcanadienne, de l'autre côté du fleuve. Nous aurons, en somme, quatre routes parallèles, le long du fleuve, dont une seulement avec péage, l'autoroute. De plus, la qualité de la route transcanadienne sera comparable à celle de l'autoroute. Puis la route 3 verra augmenter son utilité en proportion de l'amélioration de sa qualité, qui est notable depuis quelques années.

Deuxièmement, il est reconnu que la circulation routière se comporte à peu près à la façon d'un fluide. Sur quatre routes parallèles, elle aura tendance à se distribuer également, dans la mesure, en tout cas, où ces quatre routes sont comparables quant à la qualité. Or, nous aurons de chaque côté du fleuve deux routes du même genre: une route à quatre voies et une route à deux voies. En principe, le débit sera donc à peu près équivalent de chaque côté du fleuve.

Troisièmement, le recensement de la circulation effectué en 1961, par le Ministère de la Voirie, révèle qu'à une vingtaine de milles à l'ouest du Québec, sur la route 2, la circulation journalière est de l'ordre de 4,000 véhicules. Sur la route 9, à la même distance de Québec, elle atteint 4,200 véhicules, auxquels, pour la rive sud, il faudrait en ajouter 550 empruntant la route 3.

Les inconvénients de la route 2 actuelle sont suffisants pour expliquer au moins partiellement cette différence relativement minime par rapport à la route 9. Il est logique de croire que le péage aura pour effet de maintenir le léger déséquilibre actuel.

Quatrièmement, l'ouverture du pont des Trois-Rivières, prévue pour 1967, facilitera davantage l'usage de la route transcanadienne, sur la rive sud, surtout si le péage de ce pont n'est pas trop élevé. Cette nouvelle voie routière, au-dessus du fleuve, privera forcément l'autoroute de la rive nord d'un nombre important de véhicules.

Compte tenu de toutes ces circonstances, il semble raisonnable de conclure que l'autoroute de la rive nord ne pourra influencer de façon sensible la circulation entre les deux rives du Québec Métropolitain.

Nos données sur la circulation demeurent donc entièrement valides.

7. La Traverse de Lévis

La Traverse de Lévis possède une longue histoire, qui met en relief les nombreux services qu'elle a rendus à la population des deux rives.

Dans l'axe Québec-Lévis, elle est idéalement localisée pour atteindre son but, qui est de transporter le plus grand nombre possible de passagers et de véhicules et, en même

time, of showing a maximum business operation profit.

That company grew with the metropolitan region. Its ferry-boats are an integral part of the local scene and are among the most familiar sights for the local population. They are also without question a tourist attraction.

The age of the automobile however makes them an anachronistic means of transport.

If the present-day Quebec City bridge had not been opened to highway traffic, it is highly likely that a direct route from centre to centre would have replaced the ferries a long time ago.

Moreover, it is that purely circumstantial situation which enabled the Levis Ferry to prosper and even, before the war, to progress. However, the difficulties of the service gave rise to hardfast antagonisms towards that business which can henceforth never hope to satisfy drivers who are becoming greater in number, hurried and demanding.

As a result of the sentimental value which has developed around the Levis Ferry, we owe it to ourselves to devote several paragraphs of this brief to it.

Today's Ferry service is carried on by four ferryboats: two summer boats, the "Louis Jolliet" and the "Bienville" and two winter boats, the "Cite de Levis" and the "Cite de Quebec".

The "Louis Jolliet" holds an average of 44 vehicles; the "Bienville" 34; the winter boats, 22 each; automobiles and trucks. In practice those figures correspond to the theoretical maximum capacity of crossings.

The summer boats are in service from April 15 to December 15 or for eight months. During that time they cross the river every twenty minutes or three times in an hour. At maximum capacity they can carry 234 vehicles per hour.

In winter, from December 15 to April 15, the two other boats, which cross only on the half-hour, carry only 88 vehicles.

In 1962, the crossings carried 860,104 vehicles in all—761,190 automobiles and 98,914 trucks.

That figure represents less than one quarter the number of vehicles which would have used a carriage-way from centre to centre, had it existed. As we point out in Appendix XI, that total number could have varied between a minimum of 3 million 540 thousand and a maximum of 4 million 100 thousand vehicles.

temps, d'assurer un revenu d'exploitation maximum à l'entreprise.

Cette compagnie a progressé en même temps que la région métropolitaine. Ses bateaux-passeurs font partie intégrale du paysage et comptent parmi les objets les plus familiers de la population locale. Ils constituent également une attraction touristique indéniable.

L'âge de l'automobile en fait cependant un moyen de communications anachronique.

Si le pont de Québec actuel n'avait pas été ouvert à la circulation routière, il est très probable qu'une voie directe, de centre à centre, aurait depuis longtemps remplacé les traversiers.

C'est d'ailleurs cette situation purement circonstancielle qui a permis à la Traversée de Lévis de prospérer et même, avant la guerre, de progresser. Les difficultés du service ont cependant suscité des antagonismes irréductibles contre cette entreprise, qui ne peut plus désormais espérer pouvoir satisfaire les automobilistes, de plus en plus nombreux, pressés et exigeants.

Parce qu'une valeur sentimentale s'est attachée à la Traversée de Lévis, nous nous devons d'y consacrer plusieurs paragraphes du présent mémoire.

Le service actuel de la Traversée est assuré par quatre bateaux-passeurs: deux bateaux d'été, le «Louis-Jolliet» et le «Bienville», et deux bateaux d'hiver, le «Cité de Lévis» et le «Cité de Québec».

Le «Louis-Jolliet» contient en moyenne 44 véhicules; le «Bienville», 34; les bateaux d'hiver, 22 chacun; automobiles et camions. En pratique, ces chiffres correspondent à la capacité théorique maximum des traversiers.

Les bateaux d'été sont en service du 15 avril au 15 décembre, c'est-à-dire durant huit mois. Durant cette période, ils traversent le fleuve aux vingt minutes, soit trois fois par heure. A capacité maximum, ils peuvent transporter 234 véhicules à l'heure.

En hiver, du 15 décembre au 15 avril, les deux autres bateaux, qui traversent aux demi-heures seulement, ne transportent que 88 véhicules.

En 1962, les traversiers ont transporté 860,104 véhicules, en tout, soit 761,190 voitures et 98,914 camions.

Ce chiffre représente moins du quart du nombre des véhicules qui auraient utilisé une voie charretière de centre à centre, si elle avait existé. Comme nous l'indiquons dans l'appendice XI, ce nombre total aurait pu varier entre un minimum de 3 millions 540 mille et un maximum de 4 millions 100 mille véhicules.

Those latter figures normally presuppose a peak hour with a minimum of 2,424 vehicles and a maximum of 2,800 vehicles.²⁰

By comparing the maximum capacity figures of the crossings, we can easily establish a relationship between the real needs and the means available at present in the Quebec City-Levis axis.

Ces derniers chiffres supposent normalement une heure de pointe de 2,424, au minimum, à 2,800 véhicules au maximum. (20)

En rapprochant ces chiffres de la capacité maximum des traversiers, nous pouvons facilement établir une comparaison entre les besoins réels et les moyens dont nous disposons actuellement dans l'axe Québec-Lévis.

	Four-lane Highway	Crossings	%
Summer.....	2,424 (min.) 2,800 (max.)	234	9.5 8.4
Winter.....	2,424 (min.) 2,800 (max.)	88	3.6 3.1

	Route à quatre voies	Traversiers	%
Été.....	2,424 (min.) 2,800 (max.)	234	9.5 8.4
Hiver.....	2,424 (min.) 2,800 (max.)	88	3.6 3.1

In general then at peak hours the crossings can only accomodate one vehicle on 10 or 11 to cross the river. In summer, 8.4% to 9.5% of the vehicles; in winter, 3.1% to 3.6% of the vehicles.²¹

En général, les traversiers ne peuvent donc, aux heures de pointe, accommoder qu'un véhicule sur 10 ou 11 pour traverser le fleuve. En été, 8.4 p. 100 à 9.5 p. 100 des véhicules; en hiver, 3.1 p. 100 à 3.6 p. 100 des véhicules. (21)

Moreover, those percentages were calculated on the smallest number of vehicles assumed to use a link from centre to centre.

Et ces pourcentages ont été calculés sur le nombre le plus faible de véhicules susceptibles d'utiliser un lien de centre à centre.

The situation today is at best discouraging and it can only get worse from year to year in proportion to the increase in the volume of highway traffic.

La situation présente est donc pour le moins décourageante et elle ne pourra que s'aggraver d'année en année en proportion de l'augmentation du volume de la circulation routière.

We only considered the capacity aspect of the ferries which have many other inconveniences which do not require listing.

Et nous n'avons tenu compte, ici, que de l'aspect de la capacité des traversiers, qui présentent pourtant bien d'autres inconvénients qu'il est inutile d'énumérer.

The chief problem is in providing only for interval traffic whereas the present volume necessarily requires a continuous traffic highway.

Le principal est celui de n'assurer qu'une circulation syncopée, alors que le volume actuel exige de toute nécessité une voie à circulation continue.

In the face of such a situation, it seems impossible for us to consider any further a solution which would involve improving the ferry service which is obsolete and anachronistic.

En face d'une telle situation, il nous semble impossible de nous arrêter plus longtemps à une solution qui consisterait à améliorer le service des traversiers, qui est désuet et anachronique.

As such, the only question which arises and for which we cannot provide a specific answer is: will construction of a four-lane highway in the Quebec City-Levis axis affect the Levis Ferry to an extent where its survival would be endangered?

La seule question qui se pose, dès lors, et à laquelle nous ne pouvons pas répondre de façon précise est celle-ci: la construction de quatre voies routières dans l'axe Québec-Lévis affectera-t-elle suffisamment la Traverse de Lévis pour compromettre sa survie?

²⁰ Cf. Appendix IX, already quoted, page 145.

²⁰ Cf. Appendice IX, déjà cité, page 145.

²¹ Cf. Levis Ferry, Appendix XV, p. 171.

²¹ Cf. La Traverse de Lévis, Appendice XV, page 171.

It is said that in some places ferries have not been affected to a great extent by the presence of highways nearby.

On our part, we have no reason to wish for the disappearance of such an enterprise which has its own merits. Nonetheless its presence must in no way be the cause of a delay in completion of the projects which have become essential to the economic growth of the Quebec City Metropolitan area.

8. Pedestrians

Pedestrians have not been overlooked in this brief.

They too would benefit greatly from a direct route between Quebec City and Lévis.

In fact, it would be to their advantage to organize bus routes, in a tunnel or on a bridge, which would travel to the centre of both cities quickly and cheaply.

The inter-city buses which must make a long detour by the Quebec City existing bridge could save at least forty minutes by using a direct route and could reduce their fares accordingly.

That aspect of the question is not unimportant because it shows quite well all the services which a direct road between Quebec City and Lévis would make possible for the public.

9. Bridge between Beaumont and Île d'Orleans

Regionalism gives rise to all sorts of projects and recommendations, a few of which, while possible, are unfortunately too far-sighted.

Such is the case of the suggestion to build a bridge between Beaumont and Île d'Orleans in order to connect the Trans-Canada Highway with Highway 15 on the north side by using the actual bridge crossing the north arm of the river.

Let us say first of all that the minimum width of the river between Beaumont and Île d'Orleans is approximately 6,500 feet. To build a four-lane suspension bridge would cost at least \$50 million not including the access road-work.

Even supposing that the expenditure is truly justified, which has not been shown, the present-day island bridge on the north side would not suffice. It is already no longer sufficient even with the absence of a bridge on the south side.

Therefore it would be necessary to build a second bridge close to the existing bridge at a cost of approximately \$12 million, not including the access roads. As such there would have to be two bridges, costing a total of \$62 million, a road crossing the island and access

On dit qu'à certains endroits des traversiers n'ont pas trop souffert de la présence de voies routières à proximité de leur parcours.

Quant à nous, nous n'avons aucune raison de souhaiter la disparition d'une entreprise qui a beaucoup de mérite. Sa présence ne doit cependant à aucun prix être cause d'un retard à l'exécution de projets devenus indispensables au progrès économique du Québec Métropolitain.

8. Les piétons

Il est à remarquer que nous n'avons pas oublié les piétons dans ce mémoire.

Ils bénéficieraient largement, eux aussi, d'une voie directe, entre Québec et Lévis.

Il serait en effet avantageux pour eux d'organiser, dans un tunnel ou sur un pont, des circuits d'autobus qui conduiraient au centre des deux villes en un temps très court et à un prix raisonnable.

Les autobus interurbains qui doivent faire un long détour par le pont de Québec actuel pourraient sauver au moins quarante minutes par une voie directe et réduire le prix de leur passage en conséquence.

Cet aspect de la question n'est pas négligeable, car il illustre bien tous les services d'une voie directe, entre Québec et Lévis. rendrait à la population.

9. Pont entre Beaumont et l'Île d'Orléans

Le régionalisme donne lieu à toutes sortes de projets et recommandations, dont quelques-unes, tout en étant réalisables, ont le désavantage d'être trop futuristes.

C'est le cas de la suggestion de construire un pont entre Beaumont et l'Île d'Orléans, afin de relier la route transcanadienne à la route 15, du côté nord, en empruntant le pont actuel traversant le bras nord du fleuve.

Disons, d'abord, que la largeur minimum du fleuve, entre Beaumont et l'Île d'Orléans, est d'environ 6,500 pieds. Pour construire un pont suspendu, à quatre voies, à cet endroit, il en coûterait au moins \$50 millions, les travaux d'approches non compris.

A supposer que cette dépense soit actuellement justifiée, ce qui n'est pas démontré, le pont de l'Île actuel, du côté nord, ne suffirait pas. Il ne suffit déjà plus même en l'absence d'un deuxième pont du côté sud.

Il faudrait donc de toute nécessité construire un deuxième pont à proximité du pont existant, au coût d'environ \$12 millions, sans compter les approches. Deux ponts au coût total de \$62 millions, plus une route traversant l'Île, lus les approches, qui seraient très

roads which would be very costly especially on the Quebec City side. In all, such a project would cost in the order of \$72 million.

In addition, those new bridges could only be of real use to vehicles travelling from one shore to the other of the river between definite points, either close to the bridges themselves or between the bridges and La Malbaie on the north shore and Ville de la Pocatière on the south shore.

It would be to the full advantage of south shore vehicles going to Quebec City and even Chicoutimi, or vice-versa, to cross the river of Lévis to arrive either in the heart of the capital or directly at the axis of the new Laurentien Boulevard now being completed.

In the long run, completion of such a project, costing more than seventy million dollars, would only be of some use to approximately 50 to 75 vehicles each day, in each direction, for a total of 100 to 150 vehicles per day or a maximum of 55,000 vehicles per year.

Now we know that a four-lane highway can easily accommodate under moderate circumstances 7 million vehicles per year without the least hindrance.

We must therefore conclude that that project is not justified at present and it would be much wiser to leave its completion to the next generation.

For the sceptics, let us add that the drivers who wish to cross the river from a point located to the east of Ville de la Pocatière on the south shore and of La Malbaie on the north shore would be wise to use the ferry from Rivière du Loup to Tadoussac or vice versa. Even in winter, the new ferry-boat, the S.S. St. Laurent, recently launched at Lauzon, will remain in operation.

10. The Logan Fault

It seems that in some places the importance of the Logan fault in the Quebec City rock mass has been greatly exaggerated. Rock masses have undergone geological more or less sizable upheavals in all faulted regions.

It is true that geologists consider the Logan fault as a major one because it resulted from a consequential movement of the sub-stratum. From a scientific point of view, it is therefore an indicator of notable upheavals.

However, two points are much more important for us:

1. The Logan fault neither follows nor crosses the river off Quebec City. Therefore it would not cut through the possible

coûteuses, surtout du côté de Québec. L'ensemble d'un tel projet entraînerait une dépense de l'ordre de \$72 millions.

De plus, ces nouveaux ponts ne pourraient être vraiment utiles qu'aux véhicules voyageant d'une rive à l'autre du fleuve entre des points situés, soit à proximité des ponts eux-mêmes, soit entre les ponts et La Malbaie, sur la rive nord, et Ville de la Pocatière, sur la rive sud.

Les véhicules de la rive sud à destination de Québec et même de Chicoutimi, ou vice-versa, auraient tout avantage à traverser le fleuve à la hauteur de Lévis pour arriver soit au cœur de la capitale, soit directement dans l'axe du nouveau Boulevard Laurentien en voie de parachèvement.

En définitive, la réalisation de ce projet de plus de soixante-et-dix millions de dollars ne servirait efficacement qu'à environ 50 à 75 véhicules chaque jour, dans chaque sens, soit un total de 100 à 150 par jour, ou un maximum de 55 mille véhicules par année.

Or, nous savons qu'une route à quatre voies peut accommoder facilement, dans des conditions médiocres, environ 7 millions de véhicules par année sans le moindre encombrement.

Nous devons donc conclure que ce projet n'est pas justifié, actuellement, et qu'il serait beaucoup plus sage d'en reporter l'exécution à la prochaine génération.

Pour les sceptiques, ajoutons que les automobilistes désireux de traverser le fleuve à partir d'un point situé à l'est de Ville de la Pocatière, sur la rive sud, et de La Malbaie, sur la rive nord, ont tout avantage à utiliser le traversier de Rivière-du-Loup à Tadoussac ou vice-versa. Même en hiver, le nouveau traversier, le S.S. Saint-Laurent, récemment lancé à Lauzon, demeurera désormais en service.

10. La faille Logan

Il semble que l'on ait beaucoup exagéré, dans certains milieux, l'importance de la faille Logan dans le rocher de Québec. Dans toutes les régions accidentées, les rochers ont subi des bouleversements géologiques plus ou moins considérables.

Il est vrai que les géologues considèrent comme majeure la faille Logan, parce qu'elle a résulté d'un mouvement important du sous-sol. Du point de vue scientifique, elle est donc révélatrice de bouleversements notables.

Deux points, cependant, sont encore plus importants pour nous:

1. La faille Logan ne suit ni ne traverse le fleuve à la hauteur de Québec. Donc elle ne couperait pas le tracé éventuel

lay-out of a tunnel between both shores either to the east or the west of the Quebec City-Levis axis.

On the contrary, that fault follows the river almost in the centre of the north channel between Ile d'Orleans and Cote de Beaupre and crosses Quebec City in a south-westerly direction off the St. Roch district along a line almost parallel to the base of the west cliff of Cap Diamant.

2. Nothing whatsoever indicates that the Logan fault has undergone a recent upheaval. Furthermore, the word recent must be interpreted in the geological meaning of the term. It is therefore a matter of centuries and not years.

The Logan fault objection to construction of a tunnel is self-destructive because the fault is located far from the planned lay-outs.

Modern technology has overcome much greater difficulties. At Mont Blanc, for example, they were faced with pressures, twelve or thirteen times those found here under the river. Zones of crushed rock were also crossed. Such zones do not seem likely in the Quebec City region where there is very little so-called "rotten" rock.

The Logan fault itself resulted from the contact of rock masses of two different ages and geologists have not yet found any major crushed rock zone.

Therefore, the type of rock to be crossed in the Quebec City-Levis axis leads us to expect no insurmountable problem. The initial drilling of a pilot tunnel, 10 feet by 10 feet in diameter, would enable us to provide for the necessary means to overcome any unexpected situation.

11. Legal Aspects

When a problem with the scope of that of highway connections between the two shores of the St. Lawrence is involved, it is essential to consider the Law whose jurisdiction may have a major bearing on the solutions considered.

The following considerations on this question are taken from an important Quebec City legal study giving an opinion respecting the possible setting up of a body intended to implement a tunnel project and ensure its completion.

Let us say first of all that, should the provincial government, acting directly through its Departments of Roads and Public Works or indirectly through a separate body which it might set up, take full charge of the project, the legal problems would be reduced to a minimum. The Government would need only

d'un tunnel entre les deux rives, ni à l'est ni à l'ouest de l'axe Québec-Lévis.

Au contraire, cette faille suit le fleuve à peu près au centre du chenal nord entre l'île d'Orléans et la Côte de Beaupré, et traverse la ville de Québec en direction sud-ouest, à la hauteur du quartier Saint-Roch, sur une ligne à peu près parallèle au pied de la falaise ouest du Cap Diamant.

2. Absolument aucun indice ne permet d'établir que la faille Logan n'ait subi de mouvement récent. Et le mot «récent» doit être interprété, ici, selon la conception géologique du terme. Il s'agit donc de siècles et non pas d'années.

L'objection de la faille Logan à la construction d'un tunnel tombe donc d'elle-même, puisqu'elle est située loin en dehors des tracés projetés.

La technique moderne est parvenue à surmonter des difficultés beaucoup plus grandes. Au Mont-Blanc, par exemple, l'on a fait face à des pressions douze ou treize fois plus grandes que celles que l'on rencontrerait ici sous le fleuve. L'on a également traversé des zones de roche broyée, ce qui ne semble pas probable dans la région de Québec, où il existe très peu de roche dite pourrie.

La faille Logan elle-même provient d'un contact de rochers de deux âges différents et les géologues n'y ont relevé jusqu'ici aucune zone majeure de broyage.

La nature du roc à traverser dans l'axe Québec-Lévis ne laisse donc prévoir aucune difficulté insurmontable. Le percement initial d'un tunnel pilote de 10 pieds sur 10 pieds de diamètre permettrait d'ailleurs de prévoir les moyens requis pour faire face à toute situation imprévue.

11. Aspects juridiques

Lorsqu'il s'agit d'un problème de l'envergure de celui des communications routières entre les deux rives du Saint-Laurent, il est important de tenir compte de la loi, dont la portée peut avoir des conséquences majeures sur les solutions envisagées.

Les considérations qui suivent, sur cette question, sont tirées du rapport d'une importante étude légale de Québec, exprimant une opinion en marge de la mise sur pied possible d'un organisme destiné à réaliser un projet de tunnel et à en assurer l'exploitation.

Disons, d'abord, que dans le cas où le gouvernement provincial, directement par ses ministères de la Voirie et des Travaux Publics, ou indirectement par un organisme distinct qu'il pourrait créer, prendrait le projet entièrement à sa charge, les problèmes légaux seraient réduits au minimum. L'État du

to obtain authorization from the federal government or the National Harbours Board to drill a tunnel under the river or to build a bridge over it. It would then have to come to an agreement with the municipalities involved, in this case Quebec City and Lévis, respecting the access roads and the required re-routing of roads. It must also obtain an underground right of passage from the owners of the land under which the tunnel would be drilled. A similar right of passage is required to build a bridge over private property. Finally, it would have to expropriate the needed lands.

This type of undertaking presents no major problem for the provincial government. It solves similar ones throughout the year and it has all the powers necessary to that end.

Should the project and completion of a tunnel or a bridge be entrusted to a private corporation, an incorporation under the Quebec Companies Act or the federal Act would definitely be lacking because a charter granted by those Acts would not provide all the powers necessary for completion of work.

It would therefore be advisable to ask the (Assembly) Legislature to adopt a special Act granting, to such a corporation, all the powers necessary including the right of expropriation normally reserved for the Government or its legal offspring, the municipalities.

On the other hand the government may prefer to settle those problems itself outside the jurisdiction of the Corporation.

In its negotiations with the federal government, the Corporation so formed or the provincial government would have to take into consideration, among other things, the National Harbours Act, which sets the limits of the Quebec City harbour, and the Navigable Waters (Protection) Act intended to protect navigation rights.

CHAPTER VII

CONCLUSIONS AND RECOMMENDATIONS

In this last chapter, we shall draw the conclusions which emerge from our brief as a whole, and make recommendations.

1. Conclusions

In accordance with the terms of reference given us by the Office of Industry and Commerce of Metropolitan Quebec, Inc., we studied in the present brief the general problem

Québec n'aurait qu'à obtenir l'autorisation du gouvernement fédéral ou du Conseil des Ports Nationaux de percer un tunnel sous le fleuve ou de construire un pont au-dessus. Il lui faudrait ensuite s'entendre avec les municipalités concernées, en l'occurrence Québec et Lévis, en rapport avec les approches et le réaménagement routier requis. Il devrait aussi obtenir un droit de passage souterrain de la part des propriétaires du sol sous lequel le tunnel serait percé. Un droit de passage similaire est nécessaire pour construire un pont au-dessus des propriétés privées. Enfin, il aurait à exproprier les terrains requis.

Pour le gouvernement provincial, ce genre de problèmes ne présente aucune difficulté importante. Il en solutionne de semblables à longueur d'année et il possède tous les pouvoirs nécessaires à cette fin.

Dans le cas où la réalisation du projet et l'exploitation d'un tunnel ou d'un pont serait confiée à une corporation privée, une incorporation en vertu de la Loi des Compagnies de Québec ou de la Loi fédérale correspondante serait certainement insuffisante, parce qu'une charte dérivant de ces lois ne comprendrait pas tous les pouvoirs nécessaires à l'exécution des travaux.

Il serait donc opportun de demander à la Législature d'adopter une loi spéciale accordant à une telle corporation privée tous les pouvoirs requis, y compris le droit d'expropriation ordinairement réservé à l'État ou à ses créatures juridiques que sont les municipalités.

A moins que le gouvernement ne préfère régler lui-même ces problèmes en dehors de la juridiction de la Corporation.

Dans leurs négociations avec le gouvernement fédéral, la Corporation ainsi formée ou le gouvernement provincial auraient à tenir compte, entre autres, de la Loi du Conseil des Ports Nationaux, qui détermine les limites du port de Québec, et de la Loi des Eaux Navigables, destinée à sauvegarder les droits de la navigation.

CHAPITRE VII

CONCLUSIONS ET RECOMMANDATIONS

Dans ce dernier chapitre, nous tirerons les conclusions qui se dégagent de l'ensemble de notre mémoire et nous formulerons les recommandations qui en découlent.

1. Conclusions

Conformément au mandat explicite qui a été donné au Bureau de l'Industrie et du Commerce de Québec Métropolitain, Inc., nous avons étudié, dans le présent mémoire, l'en-

of road communications between the two shores of Metropolitan Quebec.

Taking into account the major factors involved: population and its geographic distribution, the number of licensed vehicles and the volume of highway traffic, we first of all established the nature of the problem, showed its extent and pointed out the urgent necessity of finding an adequate solution.

Through statistical projections calculated scientifically so as not to exceed future realities—quite to the contrary—we can reasonably predict requirements from now to 1981 when at least ten 2-lane highways will be required to accommodate automobile traffic between the two shores of Metropolitan Quebec.

The next question is to determine where these highways should be located and at what time they should be put into service.

Given certain local factors, we can give a positive answer to this question.

Considering first of all the geographic distribution of the population, we noted that 75% of the inhabitants of greater Quebec live in the Quebec-Levis axis or east of this axis. To adequately serve three-quarters of our population, it is readily apparent that there must be a new, direct link, from centre to centre, between Quebec and Levis.

This statement is fully confirmed by a study of the points of origin and destinations of vehicles which showed that at least 60% of persons using the highway cross the river in the Quebec-Levis axis; the remaining 40% continue to cross it in the axis of the present Quebec bridge.

A highway study conceived solely in relation to the present Quebec bridge, a bridge which was constructed for the railway, then enabled us to ascertain all the disadvantages of the present situation, a situation which creates a permanent imbalance both in automobile traffic and in the economy of our area.

This imbalance, forcing hundreds of thousands of motorists and truck drivers to make a long detour by way of the Quebec bridge, each year costs highway users several million dollars and a great loss of time.

In order re-establish a balance in the highway network and at the same time favour the harmonious development of the regional economy, only one solution is possible: estab-

sement du problème des communications routières entre les deux rives du Québec Métropolitain.

En tenant compte des principaux facteurs en cause: la population et sa répartition géographique, le nombre de véhicules immatriculés et le volume de la circulation routière, nous avons établi d'abord la nature du problème, montré toute son ampleur et mis en lumière l'urgence d'y apporter une solution adéquate.

Grâce à des projections statistiques calculées scientifiquement et orientées de façon à ne pas dépasser—bien au contraire—les réalités futures, nous pouvons raisonnablement prévoir les besoins qui se feront sentir d'ici 1981, alors qu'au moins dix voies doubles seront requises pour accommoder la circulation automobile entre les deux rives du Québec Métropolitain.

La question suivante est de déterminer l'endroit où ces voies routières doivent être localisées et à quel moment elles devront être mises en service.

Grâce à des facteurs de localisation précis, nous répondons positivement à cette question.

En tenant compte d'abord de la répartition géographique de la population, nous avons constaté que 75% des habitants du grand Québec demeurent dans l'axe Québec-Lévis ou à l'est de cet axe. Pour desservir adéquatement les trois quarts de notre population, il apparaît clairement qu'il faut un nouveau lien direct, de centre à centre, entre Québec et Lévis.

Cette constatation est amplement confirmée par une étude de la provenance et de la destination des véhicules, qui démontre qu'au moins 60% des usagers de la route traverseraient le fleuve dans l'axe Québec-Lévis, le reste, soit 40%, devant continuer à le traverser dans l'axe du pont de Québec actuel.

Une étude du réseau routier, conçu uniquement en fonction du pont de Québec actuel, qui a été construit pour les chemins de fer, nous permet ensuite de nous rendre compte de tous les désavantages de la situation présente, qui crée un déséquilibre permanent à la fois dans la circulation des véhicules et dans l'économie de notre région.

Ce déséquilibre, qui force des centaines de milliers d'automobilistes et de camionneurs à faire un long détour par le pont de Québec, coûte chaque année aux usagers de la route plusieurs millions de dollars et occasionne des pertes de temps considérables à une partie importante de nos automobilistes.

Afin de rétablir l'équilibre du réseau routier et, en même temps, de favoriser le développement harmonieux de l'économie régionale, une seule solution est possible:

lishment of a direct route, from centre to centre, between Quebec and Lévis.

This direct route would mean a considerable saving for motorists. Municipalities situated west of Metropolitan Quebec would be able to develop at a normal rate without having to improvise makeshift solutions to their problems of town planning. Above all, they would be spared the fabulous amounts needed to open new arteries for highway traffic to enable motorists to cross their area without needlessly crowding the municipal streets proper.

Our statistical projections also enabled us to note that the establishment of a new route, from centre to centre, between Quebec and Lévis would not be sufficient to solve the overall problem of road communications between the two shores but that present conditions within the axis of the Quebec bridge must also be improved.

These points established, we shall now proceed with a study of the solutions which we feel would be most advantageous both for the Quebec-Lévis axis and the Quebec bridge.

We have before us four tunnel projects and two bridge projects to directly connect Quebec and Lévis.

Careful study of these projects has led us to the conclusion that the most advantageous solution is unquestionably the construction of a tunnel (project A) with two levels, each level having two lanes.

We prefer this solution to any other for the following major reasons:

1. It is less costly;
2. It will be welcomed by the entire population, conscious of keeping intact the magnificent panorama of Quebec;
3. A tunnel will in no way impede navigation, even during construction, as all work will be done underground;
4. A tunnel will escape the harmful effects of winter;
5. The opening of a third level, at an appropriate time, will provide six lanes in all at a reasonable cost, on condition, however, that this possibility is provided for when the work commences.

There are other factors favouring a tunnel. These are listed elsewhere in the brief.

As a less attractive alternative, the construction of a tunnel bridge remains a possibility.

l'établissement d'une voie directe, de centre à centre, entre Québec et Lévis.

Une telle voie directe permettrait aux usagers de la route d'épargner des sommes considérables, aux municipalités situées à l'ouest du Québec Métropolitain de se développer à un rythme normal, sans l'obligation d'improviser des solutions boiteuses à leurs problèmes d'urbanisme ni, surtout, de consacrer des montants quasi fabuleux pour ouvrir de nouvelles artères de dégagement destinées à permettre aux automobilistes de traverser leur territoire sans encombrer inutilement les voies municipales proprement dites.

Nos projections statistiques nous permettent également de constater que l'établissement d'une nouvelle route, de centre à centre, entre Québec et Lévis, ne sera pas suffisante pour régler le problème d'ensemble des communications routières entre les deux rives, mais qu'il faudra également améliorer les conditions présentes dans l'axe du pont de Québec.

Ces points étant bien établis, nous passons ensuite à l'étude des solutions qui nous semblent les plus avantageuses aussi bien dans l'axe Québec-Lévis que dans celui du pont de Québec.

Quatre projets de tunnels et deux projets de ponts s'offrent à nous pour relier Québec et Lévis directement.

L'examen attentif de ces projets nous amène à la conclusion que la solution la plus avantageuse consiste incontestablement en la construction d'un tunnel (projet A) de deux galeries de deux voies chacune.

Nous préférons cette solution à toute autre pour les raisons suivantes, qui ne sont en fait que les principales:

1. Elle est moins coûteuse;
2. Elle sera bien accueillie par toute la population, qui est soucieuse de garder intact le grandiose panorama de Québec;
3. Un tunnel ne nuira en rien à la navigation, pas même durant les travaux, qui seront effectués sous terre;
4. Un tunnel ne subira pas les conditions climatiques défavorables de l'hiver;
5. L'ouverture d'une troisième galerie, au moment opportun, permettra d'obtenir six voies, en tout, à un coût raisonnable, à condition cependant que l'on prévoie cette possibilité dès le début des travaux.

D'autres motifs militent en faveur d'un tunnel. Ils sont énumérés ailleurs dans ce mémoire.

Comme solution de rechange, moins avantageuse, la construction d'un pont-tunnel demeure toutefois possible.

Such a project, we feel, is less advantageous for reasons opposite those enumerated above:

1. The cost is greater;
2. A considerable portion of the population would be opposed for aesthetic reasons;
3. The pillars of the bridge, necessarily situated wide apart in the river, within the harbour, would hinder navigation and obstruct ice flow in winter. During construction, these disadvantages would be heightened;
4. The inconveniences of our climate, especially in winter, would affect traffic;
5. It would be necessary to construct immediately a six-lane bridge, considera-

bly increasing the cost.

Six lanes will, in fact, be required by 1970 in the Quebec-Lévis axis and eight in 1974.

Despite all these drawbacks, the solution of a tunnel bridge between Quebec and Lévis is a valid one.

With the present Quebec bridge, the situation will continue to remain very critical as long as the direct road between Quebec and Lévis is not put into service. Given the present rate of traffic increase, an imposing number of vehicles will pass this spot in the next six years:

1963	7,000,000
1964	7,650,000
1965	8,400,000
1966	9,250,000
1967	10,150,000 (22)
1968	11,200,000

If a four-lane highway were opened in the Quebec-Lévis axis in 1968, a minimum of 6,250,000 and a maximum of 7,200,000 vehicles would be able to cross the river at that spot in the course of the year. This would reduce by as much the volume of traffic on the Quebec bridge which would accordingly drop from 11,200,000 to 5,750,000 or even 4,800,000, the situation which existed in 1960 or 1961.

By that time, density would become so serious that it is difficult to predict the exact consequences.

In view of these facts we feel it essential to undertake an immediate technical study to determine positively whether it would be possible to convert the present Quebec bridge, bringing its capacity to four or six lanes.

Un tel projet nous paraît moins avantageux pour les raisons inverses de celles que nous énumérons en faveur du tunnel, à savoir:

1. Le coût en est plus élevé;
2. Une partie importante de la population s'y opposera pour des raisons d'ordre esthétique;
3. Les piliers du pont, nécessairement situés au large, dans le fleuve, à l'intérieur des limites du port, nuiront à la navigation et obstrueront le parcours de la glace en hiver. Durant les travaux de construction, ces désavantages seront accrus;
4. Les inconvénients de notre climat, surtout en hiver, y affecteront la circulation,
5. Il faudrait construire immédiatement un pont de six voies, ce qui en augmenterait considérablement le coût.

Six voies seront en effet requises dès 1970, dans l'axe Québec-Lévis, et il en faudra huit dès 1974.

Malgré tous ces inconvénients, cette solution d'un pont-tunnel entre Québec et Lévis est valable.

Au pont de Québec actuel, la situation demeurera très critique aussi longtemps que la voie directe entre Québec et Lévis ne sera pas mise en service. Au rythme actuel d'augmentation de la circulation, il passera à cet endroit un nombre imposant de véhicules, au cours des six prochaines années:

1963	7,000,000
1964	7,650,000
1965	8,400,000
1966	9,250,000
1967	10,150,000 (22)
1968	11,200,000

L'ouverture d'une route à quatre voies dans l'axe Québec-Lévis, si elle avait lieu en 1968, permettrait à un minimum de 6,250,000 et à un maximum de 7,200,000 véhicules de traverser le fleuve à cet endroit au cours de cette année-là. Cela réduirait d'autant le volume de la circulation au pont de Québec, qui tomberait donc de 11,200,000 à 5,750,000 ou même à 4,800,000, soit à la situation de 1960 ou 1961.

D'ici là, l'encombrement y deviendra tellement grave, qu'il est difficile d'en prévoir exactement les conséquences.

A cause de ces faits, nous sommes d'avis qu'il est indispensable de procéder sans délai à l'étude technique qui permettra de savoir de façon absolument sûre s'il est possible de transformer le pont de Québec actuel et de porter sa capacité à quatre ou six voies.

²² This figure will increase by at least 1 million as a result of Expo 67.

²² Ce chiffre augmentera d'au moins 1 million par suite de l'Exposition Universelle de 1967.

As we have seen, these improvements could be completed by 1965. Six lanes, at that spot, in conjunction with new highways from centre to centre, would meet our needs till 1975 approximately.

In order to avoid a ten-year delay as is presently the case, we must now establish a long-term program aimed at solving the problem of highway communications between the two shores of Metropolitan Quebec as traffic increases.

At the time when the solutions we propose are put into effect, that is, in 1968, we must be ready to resolve the problems which will arise over the next ten years. In 1978, we must have five double-lane roads between Quebec and Lévis and four double lanes in the axis of the Quebec bridge.

2. Recommendations

In order to find an appropriate solution to the problem of highway communications between the two shores of Metropolitan Quebec, the Office of Industry and Commerce of Metropolitan Quebec, Inc., is of the opinion that the following measures should be taken:

A. Construction of a two-level tunnel, each level having two lanes, to directly connect Quebec and Lévis. Plans for the tunnel should provide for the eventual construction of a third, two-lane level to increase the capacity of the tunnel at the appropriate time. Failing this solution, the most advantageous one, construction of a six-lane tunnel bridge also between Quebec and Lévis. It is essential that one or the other of these projects be completed without delay so that traffic conditions between the two shores may return to normal by 1968.

B. Technical study, approximately three months in duration, to determine positively whether there is a way of converting the present Quebec bridge into a four or six-lane route.

If the results of this study are positive—which is to be predicted—work should begin by the fall of 1963. As construction would take an estimated two years, work should be completed by the fall of 1965. If the results of this study are negative, construction of a new bridge or the digging of a tunnel near the present bridge should be undertaken as soon as possible.

C. A long-term program should be drawn up as soon as possible so as to solve, in ample time, future traffic prob-

Comme nous l'avons vu, ces améliorations pourraient être complétées dès 1965. Six voies, à cet endroit, en conjonction avec de nouvelles voies de centre à centre, répondraient à nos besoins jusqu'en 1975 environ.

Afin d'éviter un retard de dix ans, comme c'est le cas actuellement, il faudrait établir dès maintenant un programme à long terme en vue de solutionner le problème des communications routières entre les deux rives du Québec Métropolitain au fur et à mesure de l'augmentation de la circulation.

Au moment où les solutions que nous proposons seront réalisées, c'est-à-dire en 1968, il faudra être prêt à résoudre les problèmes qui surgiront au cours des dix années suivantes. En 1978, il faudra cinq voies doubles entre Québec et Lévis et quatre voies doubles dans l'axe du pont du Québec.

2. Recommendations

Afin d'apporter une solution appropriée au problème des communications routières entre les deux rives du Québec Métropolitain, le Bureau de l'Industrie et du Commerce de Québec Métropolitain, Inc. est d'avis que les mesures suivantes devraient être prises:

A. Construction d'un tunnel de deux galeries de deux voies chacune pour relier directement Québec et Lévis. Les plans de ce tunnel devraient prévoir le percement éventuel d'une troisième galerie de deux voies afin d'augmenter en temps opportun la capacité de ce nouveau moyen de communications. A défaut de cette solution, qui est la plus avantageuse, construction d'un pont-tunnel à six voies, également entre Québec et Lévis. Il serait indispensable que l'un ou l'autre de ces projets soit réalisé sans aucun retard, afin que la circulation entre les deux rives puisse devenir normale dès l'année 1968.

B. Étude technique, d'une durée approximative de trois mois, afin de déterminer de façon définitive s'il y a moyen de transformer le pont de Québec actuel, et d'y établir quatre ou six voies. Si les résultats de cette étude sont positifs—ce qui est à prévoir—les travaux de transformation devraient être entrepris dès l'automne de 1963. Leur durée étant estimée à deux ans, ils pourraient être terminés dès l'automne de 1965. Si les résultats de cette étude étaient négatifs, entreprendre le plus tôt possible la construction d'un nouveau pont ou le percement d'un tunnel à proximité du pont actuel.

C. Procéder le plus tôt possible à l'élaboration d'un programme à long terme afin de solutionner en temps opportun les

lems between the two shores of Metropolitan Quebec.

No doubt such a program would involve changes in the plans of the regional highway network but it would have the immense advantage of adapting the systems of roads to present conditions. Substantial savings would be realized by the government, the municipalities in the area, motorists and taxpayers.

Better planning of our highway communications is all the more imperative both because it can efficiently solve our traffic problem and because the economic balance of our metropolitan area is directly related to our roads system.

AUTHORITY

Incorporated May 3, 1956 by virtue of the third part of the Quebec Companies Act, the Office of Industry and Commerce of Metropolitan Quebec, Inc., is a non-profit association.

As attested by its charter and regulations, the major purposes of the corporation are:

1. To promote and protect the economic interests of the metropolitan area of Quebec;
2. To favour the development and prosperity of the existing industries and commerce;
3. To favour the establishment of new industries and commerce in greater Quebec.

The Office was organized and is financed by a group of important manufacturers and businessmen and by the majority of the municipalities and civic associations of the Quebec area.

Chapter I of the present brief explains the circumstances which prompted the Bureau's interest in the problem of road communications between Quebec and Lévis.

Since it officially accepted this task in June 1962, the Office, under the responsibility of its General Director, Mr. Armand Viau, has continued to gather technical and economic information required for study of the problem.

Mr. Jean Saint-Jacques, P. Eng., Vice-President of the Office, first analyzed and compared the tunnel and bridge projects, A to F, described in the first part of chapter V.

During a directors' meeting held at the head office on April 24, preparation and drawing up of the brief were entrusted to the Assistant General Director, Mr. Yves Poisson, who, through the active co-operation of the

problèmes futurs de la circulation entre les deux rives du Québec Métropolitain.

Un tel programme comportera sans doute quelques changements dans les plans du réseau routier de la région, mais il aura l'immense avantage de permettre de mieux l'adapter aux conditions présentes. Des économies substantielles en résulteront à la fois pour le gouvernement lui-même, les municipalités de la région, les usagers et les contribuables.

Une meilleure planification des voies de communications routières est d'autant plus impérieuse qu'elle peut être particulièrement efficace et que l'équilibre économique de notre région métropolitaine est directement rattaché à celui de notre réseau routier.

AUTORITÉ

Incorporé le 3 mai 1956 en vertu de la troisième partie de la Loi des Compagnies de Québec, le Bureau de l'Industrie et du Commerce de Québec Métropolitain, Inc. est une association sans but lucratif.

Tel qu'en font foi sa charte et ses règlements, ses buts principaux sont:

1. Promouvoir et protéger les intérêts économiques de la région métropolitaine de Québec;
2. Favoriser le développement et la prospérité des industries et commerces existants;
3. Favoriser l'établissement de nouvelles industries et de nouveaux commerces dans le grand Québec.

Le Bureau a été organisé et est financé par un groupe d'industriels et de commerçants importants, et par la plupart des municipalités et associations civiques de la région de Québec.

Le chapitre I du présent mémoire explique les circonstances qui ont amené le Bureau à s'intéresser au problème des communications routières entre Québec et Lévis.

Depuis qu'il a officiellement accepté ce mandat, en juin 1962, le Bureau, sous la responsabilité de son directeur général, M. Armand Viau, n'a cessé d'accumuler les renseignements d'ordre technique et économique requis pour l'étude du problème.

M. Jean Saint-Jacques, Ing. P., vice-président du Bureau, a d'abord fait l'analyse et la comparaison des projets de tunnels et de ponts, A à F, décrits dans la première partie du chapitre V.

Au cours d'une réunion de régie interne, tenue au siège social le 24 avril, la préparation et la rédaction de l'ensemble du mémoire ont été confiées à l'assistant directeur général, M. Yves Poisson, qui, avec l'active coopéra-

administrative secretary, Mr. Claude Diamant, completed the work on June 17, 1963.

The text of the brief received the approval of the Executive Committee convened especially for this purpose on Tuesday, June 18, 1963.

The Board of Directors of the Office of Industry and Commerce of Metropolitan Quebec, Inc., also unanimously adopted the brief at its meeting of June 20, 1963.

At this meeting of the Board, it was unanimously decided to submit the brief to governmental authorities as soon as possible.

Appendix I

RESOLUTIONS REQUESTING THE OFFICE OF INDUSTRY AND COMMERCE OF METROPOLITAN QUEBEC, INC., TO STUDY THE PROBLEM OF ROAD COMMUNICATIONS BETWEEN THE TWO SHORES

1. Quebec City Council

Excerpt from the minutes of a meeting of the Quebec City Council, held at the City Hall, April 26, 1962.

RESOLVED:

That the Council pass the following resolution, to wit:

WHEREAS an agreement has been concluded between the Government of Canada and the Government of the Province of Quebec for the construction of a Trans-Canada Highway within the province and whereas the work is presently in progress;

WHEREAS, with the exception of the City of Quebec, the majority of the provincial capitals and major Canadian cities will be linked to this new trans-Canadian route;

WHEREAS there is an urgent need to improve means of communication between Quebec and the south shore of the St. Lawrence and whereas the construction of a tunnel between Quebec and Lévis appears to be the most practical way of effecting this improvement;

WHEREAS the tunnel, constituting the link which would connect Quebec to the Trans-Canada Highway and thus being incorporated in the highway system of the province, is the responsibility of the government of the province in charge of its construction, in concert with the Government of Canada;

IT IS HEREBY RESOLVED:

That the Council immediately request the Government of the Province of Quebec to study the project for construction of a tunnel between Quebec and Lévis as forming part of

tion du secrétaire administratif, M. Claude Diamant, a terminé ce travail le 17 juin 1963.

Le texte de ce mémoire a reçu l'approbation du Comité exécutif spécialement convoqué à cette fin le mardi 18 juin 1963.

Le Conseil d'administration du Bureau de l'Industrie et du Commerce de Québec Métropolitain, Inc. a également adopté ce mémoire à l'unanimité à sa réunion du 20 juin 1963.

A cette séance du Conseil, il a été unanimement décidé de le soumettre aux autorités gouvernementales aussitôt que possible.

Appendice I

RÉSOLUTIONS DEMANDANT AU BUREAU DE L'INDUSTRIE ET DU COMMERCE DE QUÉBEC MÉTROPOLITAIN, INC. D'ÉTU-DIER LE PROBLÈME DES COMMUNICATIONS ROUTIÈRES ENTRE LES DEUX RIVES

1. Conseil de Ville de Québec

Extrait des minutes d'une séance du Conseil de Ville de Québec, tenue à l'Hôtel de Ville, le 26 avril 1962,

RÉSOLU:

Que ce Conseil passe la résolution suivante, savoir:

ATTENDU qu'une entente est intervenue entre le Gouvernement du Canada et le Gouvernement de la Province de Québec pour la construction de la route Trans-Canada dans les limites de la province et que ces travaux sont en voie d'exécution;

ATTENDU que, à l'exception de la Ville de Québec, la plupart des capitales provinciales et des villes canadiennes importantes seront reliées à cette nouvelle route transcanadienne;

ATTENDU qu'il est urgent d'améliorer les moyens de communication entre Québec et la rive sud du Saint-Laurent et que la construction d'un tunnel entre Québec et Lévis semble la façon la plus pratique de réaliser cette amélioration;

ATTENDU que ce tunnel, constituant le tronçon qui relierait Québec à la route Trans-Canada et étant ainsi incorporé au réseau routier de la province, est du ressort du gouvernement de la province qui devrait en assurer la réalisation, de concert avec le gouvernement du Canada;

QU'IL SOIT ET IL EST PAR LES PRÉSENTES; RÉSOLU:

Que ce Conseil prie instamment le Gouvernement de la province de vouloir bien étudier le projet de construction d'un tunnel entre Québec et Lévis comme faisant partie de la

the construction of the Trans-Canada Highway designed to link the capitals of the Canadian provinces, so that construction may be carried out in accordance with the cost-sharing programs between the provinces and the Government of Canada;

That this resolution be forwarded to the Office of Industry and Commerce of Metropolitan Quebec, Inc., requesting its General Director to submit it to the Government of the Province of Quebec along with a brief on the necessity and urgency of such a project.

Certified:

(Ls-P. Desjardins)
City Clerk

2. City of Lévis

Resolution adopted by the Lévis City Council at a meeting held May 1, 1962.

Motion

Whereas the means of communication between Lévis and Québec, either by way of the Québec bridge or the ferry, are clearly inadequate and no longer meet present requirements;

Whereas the constant increase in traffic due to population increase and the increase in the number of vehicles will render these means less efficient in the near future;

Whereas the Province of Québec has decided to help resolve the traffic problem between the north and south shores of the metropolitan area of Montreal and Trois-Rivières;

Whereas the City of Lévis gives financial support to the Office of Industry and Commerce of Metropolitan Québec, Inc.;

Whereas the said Metropolitan Office, at the request of the Chamber of Commerce of Lévis, agreed in 1961 to study the problem of permanent communications between Québec and Lévis and whereas the conclusions of this study are to the effect that the construction of a tunnel between Québec and Lévis appears to be the most practical means of improving communications between the two cities;

Accordingly:

It is moved by Alderman Robert Gagnon seconded by Alderman Jean-Paul Roy and resolved:

That the Office of Industry and Commerce of Metropolitan Québec, Inc., be requested to submit a brief to the Government of the Province of Québec on the necessity and

construction de la route Trans-Canada conçue dans le but de relier entre elles les capitales des provinces canadiennes, en vue d'en assurer la réalisation suivant les plans de participation dans le coût entre les Provinces et le Canada;

Que cette résolution soit transmise au Bureau de l'Industrie et du Commerce de Québec Métropolitain, Inc., avec prière à son directeur général de la soumettre au Gouvernement de la Province en même temps qu'un mémoire sur la nécessité et l'urgence d'un tel projet.

Certifié:

(Ls-P. Desjardins)
Greffier de la Cité.

2. Cité de Lévis

Résolution adoptée par le Conseil de la Cité de Lévis à la séance tenue le premier mai mil neuf cent soixante-deux.

Motion

Considérant que les moyens de communication entre Lévis et Québec, soit par le pont de Québec, soit par la traverse sont nettement insuffisants et ne répondent plus aux besoins actuels;

Considérant que l'augmentation constante de la circulation due à l'accroissement de la population et du nombre des véhicules rendront ces moyens moins efficaces dans un avenir rapproché;

Considérant que la Province de Québec a décidé d'aider à résoudre le problème de la circulation entre les rives nord et sud de la région métropolitaine de Montréal et des Trois-Rivières;

Considérant que la Cité de Lévis apporte son support financier au Bureau de l'industrie et du Commerce de Québec Métropolitain, Inc.;

Considérant que ledit Bureau Métropolitain a accepté en 1961, à la demande de la Chambre de Commerce de Lévis d'étudier le problème des communications permanentes entre Québec et Lévis et que les conclusions de cette étude sont à l'effet que la construction d'un tunnel entre Québec et Lévis semble le moyen le plus pratique d'améliorer les communications entre les deux villes;

En conséquence:

Il est proposé par M. l'échevin Robert Gagnon secondé par M. l'échevin Jean-Paul Roy et résolu:

Qu'il soit résolu de demander au Bureau de l'Industrie et du Commerce de Québec Métropolitain, Inc. de soumettre un mémoire au gouvernement de la Province de Québec sur

urgency for a tunnel between Quebec and Lévis.

Adopted

(signed) C. M. Thivierge, m.d., Mayor.
True Copy

(Pierre Lemieux)
Clerk

3. City of Lauzon

Excerpt from the minutes of the general meeting of the City Council of Lauzon held May 8, 1962.

RESOLUTION

Whereas for several years public organizations and other civic associations of the City of Lauzon have been exerting constant pressure on municipal authorities to improve the means of communication between the City of Lauzon and the City of Quebec and have been demanding the construction of a tunnel between the two shores of the St. Lawrence;

Whereas unquestionably the present means of communication between the two shores are clearly inadequate as a result of the increase in population and in the number of vehicles using the ferries or the Quebec bridge to reach the provincial capital;

Whereas during the winter season these means of communication are nonexistent when, as a result of storms or the accumulation of ice on the river, the approaches to the Quebec bridge are blocked and the ferry service is interrupted;

Whereas our industries and commerce, particularly our shipyards, have to suffer delays and other inconveniences caused by inadequate means of communication;

Whereas fast and modern highways are necessary to ensure the economic expansion of the area and whereas now is an appropriate time to connect all the municipalities, adhering to the program recommended by the Office of Industry and Commerce of Metropolitan Quebec, by a tunnel which would provide efficient communication at all seasons of the year;

Whereas the City of Lauzon will shortly experience a considerable expansion in the field of industry and whereas these industries will undoubtedly contribute to the prosperity of the surrounding municipalities;

Accordingly, it is moved by Alderman L. Parent, seconded by Alderman J. A. Roy and resolved to request the Office of Metropolitan

la nécessité et l'urgence d'un tunnel entre Québec et Lévis.

Adoptée

(signé) C. M. Thivierge, m.d. Maire.—
Vraie copie

(Pierre Lemieux)
Greffier.—

3. Cité de Lauzon

Extrait des minutes de l'assemblée générale du Conseil de la Cité de Lauzon tenue le huitième jour de mai mil neuf cent soixante-deux.

RESOLUTION

Considérant que depuis plusieurs années les corps publics et autres associations de citoyens de la Cité de Lauzon exercent des pressions constantes sur les autorités municipales en vue d'obtenir des améliorations aux moyens de communications entre la Cité de Lauzon et la Cité de Québec et réclament la construction d'un tunnel entre les deux rives du St-Laurent;

Considérant qu'il est incontestable que les moyens de communications actuels entre les deux rives sont nettement insuffisants par suite de l'accroissement de la population et du nombre de véhicules qui utilisent les traversiers ou le pont de Québec pour atteindre la capitale provinciale;

Considérant que durant la saison hivernale ces moyens de communications sont inexistantes lorsque par suite de tempêtes ou de l'amoncellement de glace sur le fleuve les voies d'accès au pont de Québec sont bloquées et que le service des traversiers est interrompu;

Considérant que nos industries et notre commerce, particulièrement nos chantiers maritimes, ont à souffrir des retards et des autres inconvénients causés par suite de moyens de communications inadéquats;

Considérant que des voies d'accès faciles et modernes sont nécessaires pour assurer l'expansion économique de la région et qu'il est opportun de relier toutes les municipalités qui adhèrent au programme préconisé par le Bureau de l'Industrie et du Commerce Métropolitain par un tunnel qui procurerait des communications efficaces durant toutes les saisons de l'année;

Considérant que la Cité de Lauzon connaîtra sous peu un essor considérable dans le domaine de l'industrie et qu'indubitablement ces industries contribueront à la prospérité des municipalités environnantes.

EN CONSÉQUENCE, il est proposé par l'échevin L. Parent, appuyé par l'échevin J. A. Roy et résolu de demander au Bureau du

Quebec, Inc., to submit a brief to the Government of the Province of Quebec on the necessity and urgency for a tunnel between Quebec and Lévis or Lauzon.

Adopted.

/s/ Louis-Philippe Guay, Mayor,

/s/ Maurice Lepage, Clerk.

Certified True Copy

Lauzon, May 9, 1962.

(Maurice Lepage) Clerk, City of Lauzon.

4. Chambers of Commerce of the Chaudière-Etchemin Region

Whereas the metropolitan area of Quebec is the second in importance in the province with regard to population density and diversity of urban, inter-urban and inter-regional community exchanges; the estimated population of Metropolitan Quebec in 1961 is 350,000 and it is predicted that this figure will double during the next twenty years. The population of the nine counties in the economic area of Quebec will possibly exceed 1,200,000 in 1980;

Whereas the metropolitan area of Quebec, by its size and geographic location, is the point of arrival and juncture of several major regional, provincial and national highways and is crossed by the Trans-Canada Highway on the south shore; whereas it constitutes one of the major hubs of the entire highway network in the province;

WHEREAS the Trans-Canada Highway between Montreal and Quebec will be completed in 1964 and whereas its four-lane expanse will considerably increase the volume of traffic in the metropolitan area;

WHEREAS the opening of great arteries of transportation better adapted to present conditions will prompt the influx of an increasing number of tourists from the United States and the other provinces to our economic area;

CONSIDERING the predominant importance of highway transportation in community economic exchanges;

CONSIDERING the inadequacy of the present means of communication between the two shores, principally between Quebec, Lévis and Lauzon;

WHEREAS the number of licensed vehicles in the economic area of Quebec presently exceeds 100,000 and, in the metropolitan area, 80,000, and whereas these figures will increase to 250,000 and 230,000, respectively, in the next twenty years; whereas adequate communications within the economic area will

Québec Métropolitain Inc., de soumettre un mémoire au Gouvernement de la Province de Québec sur la nécessité et l'urgence d'un tunnel entre Québec et Lévis ou Lauzon.

Adoptée.

/s/ Louis-Philippe Guay, Maire,

/s/ Maurice Lepage, Greffier.

Vraie copie certifiée,

Lauzon, ce neuvième jour de mai 1962.

(Maurice Lepage) Greffier, Cité de Lauzon.

4. Chambres de Commerce de la Région de Chaudière-Etchemin

CONSIDÉRANT que la région métropolitaine de Québec est la deuxième en importance de la province par la densité de la population et la diversité des échanges communautaires urbains, interurbains et inter-régionaux; la population du Québec Métropolitain est estimée, en 1961, à 350,000 âmes et les pronostics font prévoir que ce nombre doublera au cours des vingt prochaines années. La population des neuf comtés de la région économique de Québec dépassera vraisemblablement 1,200,000 âmes en 1980;

CONSIDÉRANT que la région métropolitaine de Québec est, par son importance et sa situation géographique, le point d'arrivée et de jonction de plusieurs grandes routes régionales, provinciales et nationales et qu'elle est traversée par la route Trans-Canada sur la rive sud; qu'elle constitue un des principaux centres de rayonnement de tout le réseau routier de la province;

CONSIDÉRANT que la route Trans-Canada, entre Montréal et Québec, sera terminée en 1964 et que son parachèvement à au moins quatre voies de largeur aura pour effet d'augmenter sensiblement le volume de la circulation des véhicules dans la région métropolitaine;

CONSIDÉRANT que l'ouverture de grandes artères de circulation mieux adaptées aux conditions actuelles facilitera la venue dans notre région économique d'un nombre grandissant de touristes des États-Unis et des autres provinces;

CONSIDÉRANT l'importance prépondérante du transport routier dans les échanges économiques communautaires;

CONSIDÉRANT l'insuffisance des moyens de communications actuels entre les deux rives, principalement entre Québec, Lévis et Lauzon;

CONSIDÉRANT que le nombre des véhicules immatriculés dans la région économique de Québec dépasse actuellement 100,000 et, dans la région métropolitaine, 80,000 et que ces chiffres d'ici vingt ans passeront respectivement à 250,000 et à 230,000; que les besoins de communications adéquates à l'intérieur de

become increasingly urgent within the next few years;

WHEREAS approximately 6,000,000 vehicles use the Quebec bridge each year and whereas this number would theoretically increase to 15,000,000 within twenty years if the present highway could accommodate this volume of traffic;

WHEREAS the difficulty in the present communications between the two shores hinders the economic development of the area, despite its promising future;

WHEREAS it is essential to establish a direct link between the two major centres of population on the two shores;

ACCORDINGLY, it is resolved that the Chambers of Commerce of the Chaudière-Etchemin region request the Office of Industry and Commerce of Metropolitan Quebec, Inc., to submit a brief to the Government of the Province of Quebec on the necessity and urgency for the construction of a new means of communication between Quebec and Lévis.

5. Junior Chamber of Commerce of the Quebec Region.

Excerpt from the minutes of the annual general meeting of the Junior Chamber of Commerce of the Quebec Region, held May 27, 1962.

"It is moved by the Chamber of Commerce of Lévis-Lauzon, seconded by the Chamber of Commerce of Quebec and adopted unanimously that all Junior Chambers of Commerce of the Quebec Region support the project for a tunnel between Quebec and the South Shore, and that a copy of this resolution be sent to the Office of Industry and Commerce of Metropolitan Quebec, Inc.,"

(Ladrière Samson)
Secretary.

6. Chamber of Commerce of Lévis

Regulation adopted by the Chamber of Commerce of Lévis at its annual general meeting held May 29, 1962.

WHEREAS the means of communication between Lévis and Quebec either by way of the Quebec bridge or the ferry are clearly inadequate and no longer meet present needs;

WHEREAS the constant increase in traffic due to the increase in population and the number of vehicles will render these means less efficient in the very near future;

WHEREAS the Committee on Permanent Communications between Lévis and Quebec

la région économique deviendront donc de plus en plus pressants au cours des prochaines années;

CONSIDÉRANT qu'environ 6,000,000 de véhicules emploient la voie du pont de Québec chaque année et que ce nombre serait théoriquement porté à 15,000,000 d'ici vingt ans si la voie actuelle pouvait suffire à un tel volume de circulation;

CONSIDÉRANT que la difficulté des communications actuelles entre les deux rives nuit au développement économique de la région dont l'avenir s'annonce pourtant si prometteur;

CONSIDÉRANT qu'il importe d'établir un lien direct entre les deux principales agglomérations de population des deux rives;

EN CONSÉQUENCE, il est résolu que les Chambres de Commerce de la région de Chaudière-Etchemin demandent au Bureau de l'Industrie et du Commerce de Québec Métropolitain, Inc., de soumettre un mémoire au gouvernement de la province de Québec sur la nécessité et l'urgence de la construction d'un nouveau moyen de communications entre Québec et Lévis.

5. Le Jeune Commerce de la Région de Québec

Extrait du procès-verbal de l'assemblée générale annuelle du Jeune Commerce de la Région de Québec, tenue le 27 mai 1962.

«Il est proposé par la chambre de Lévis-Lauzon, appuyé par la chambre de Québec et adopté à l'unanimité, que toutes les Jeunes Chambres de la Région de Québec appuient le projet d'un tunnel entre Québec et la Rive-Sud, et qu'une copie de cette résolution soit envoyée au Bureau de l'Industrie et du Commerce de Québec Métropolitain Inc.»

Secrétaire.
(Ladrière Samson)

6. La Chambre de Commerce de Lévis

Résolution adoptée par la Chambre de Commerce de Lévis à son assemblée générale annuelle tenue le vingt-neuvième jour de mai mil neuf cent soixante-deux.

CONSIDÉRANT que les moyens de communication entre Lévis et Québec, soit par le pont de Québec, soit par la traverse sont nettement insuffisants et ne répondent plus aux besoins actuels;

CONSIDÉRANT que l'augmentation constante de la circulation due à l'accroissement de la population et du nombre des véhicules rendront ces moyens moins efficaces dans un avenir rapproché;

CONSIDÉRANT que le Comité des Communications Permanentes entre Lévis et Québec

suggests that Metropolitan Quebec be entrusted with the task of drawing up and submitting a brief to the Government of the Province of Quebec on the necessity and urgency for a direct link, from centre to centre, between Quebec and Lévis;

WHEREAS the cities of Quebec, Lévis, Lauzon and the Chamber of Commerce of Chaudière-Etchemin had adopted a resolution requesting the Office of Industry and Commerce of Metropolitan Quebec to prepare the said brief;

WHEREAS this organization must represent the greatest number of citizens of the area;

CONSIDERING the work already accomplished by Mr. Armand Viau, representative of Metropolitan Quebec, and the results obtained;

IT IS MOVED, SECONDED AND APPROVED UNANIMOUSLY hereby that the Chamber of Commerce of Lévis request the Office of Industry and Commerce of Metropolitan Quebec, Inc., to submit a brief to the Government of the Province of Quebec on the necessity and urgency for a direct link, from centre to centre, between Quebec and Lévis.

ADOPTED

TRUE COPY

Signed

Paul Gourdeau, C.G.A.,

President.

(Adrien Bégin)

Secretary

Appendix 1

Appendix II

Brief on Road Communications
between Quebec and Lévis

POINT OF VIEW OF THE CHAMBER OF COMMERCE OF QUEBEC

In a letter of April 27, 1962, signed by its President, Mr. Omer Pouliot, C.A., the Chamber of Commerce of Quebec informed Dr. Edouard Roy, Chairman of the Committee on Communications between Quebec and Lévis, of the Chamber of Commerce of Lévis, of its viewpoint: "The Chamber of Commerce (of Quebec) feels that there is an urgent necessity to ensure, through the construction of a tunnel or bridge, direct road communications between Quebec and Lévis as well as between the provincial capital and the Trans-Canada Highway."

In its 1961-62 annual report, the General Director of the Chamber of Commerce of Quebec stated: "After recognizing the urgent necessity for a direct link between Quebec

suggère de confier au Québec Métropolitain le soin de rédiger et présenter un mémoire au Gouvernement de la Province sur la nécessité et l'urgence d'un lien direct, de centre à centre, entre Québec et Lévis;

CONSIDÉRANT que les villes de Québec, Lévis, Lauzon et la Chambre de Commerce régionale Chaudière-Etchemin ont adopté une résolution demandant au Bureau de l'Industrie et du Commerce du Québec Métropolitain de préparer ce dit mémoire;

CONSIDÉRANT que cet organisme doit représenter le plus grand nombre de citoyens de la région;

CONSIDÉRANT le travail déjà effectué par M. Armand Viau, représentant du Québec Métropolitain et les résultats obtenus;

IL EST PROPOSÉ, SECONDÉ ET APPUYÉ À L'UNANIMITÉ qu'il soit et est par la présente résolu que la Chambre de Commerce de Lévis demande au Bureau de l'Industrie et du Commerce de Québec Métropolitain Inc. de soumettre un mémoire au gouvernement de la Province de Québec sur la nécessité et l'urgence d'un lien direct, de centre à centre, entre Québec et Lévis.

ADOPTÉE

Signé

Paul Gourdeau, C.G.A.,

Président.

VRAIE COPIE

(Adrien Bégin)

Secrétaire.

Appendice I

Appendice II

Mémoire sur les
communications routières
entre Québec et Lévis

POINT DE VUE DE LA CHAMBRE DE COMMERCE DE QUÉBEC

Dans une lettre du 27 avril 1962, signée par son président, M. Omer Pouliot, C.A., la Chambre de Commerce de Québec informait le Dr Edouard Roy, président du Comité des Communications entre Québec et Lévis de la Chambre de Commerce de Lévis, de son point de vue, ainsi exprimé: «La Chambre de Commerce (de Québec) considère qu'il y a nécessité et urgence d'assurer, par la construction d'un tunnel ou d'un pont, des communications routières directes entre Québec et Lévis, ainsi qu'entre la capitale provinciale et la route trans-canadienne».

Dans son rapport annuel de l'année 1961-62, le directeur général de la Chambre de Commerce de Québec déclare: «Après avoir reconnu l'urgente nécessité de relier directe-

and Levis and the Trans-Canada Highway through new highway communications, your directors expressed the opinion, however, that before finally opting for a tunnel or bridge, an expert appraisal of the situation was necessary and that this task was the technical and financial responsibility of the Roads Department. Representations have been made to the competent authority on this subject.” (Cr. *L’Action Catholique* of May 17 and *Québec* 1962, p. 25)

Appendix III

Brief on Road Communications
between Quebec and Levis

ACCEPTANCE BY THE OFFICE OF
INDUSTRY AND COMMERCE OF
METROPOLITAN QUEBEC, INC.

At its meeting on June 21, 1962, the Board of Directors of the Office unanimously adopted the following resolution:

WHEREAS present communications between the two shores of Quebec and Levis are inadequate and whereas the resulting situation hinders the economic development of the metropolitan area of Quebec;

WHEREAS the OFFICE OF INDUSTRY AND COMMERCE OF METROPOLITAN QUEBEC, INC., by its functions and purposes, is to promote the economic progress of the metropolitan area;

WHEREAS the construction of a bridge or tunnel represents the only means of effectively resolving the problem of communications between the two shores;

WHEREAS the public organizations mentioned above request the OFFICE OF INDUSTRY AND COMMERCE OF METROPOLITAN QUEBEC, INC., to prepare a brief for the purpose of obtaining an improvement in direct communications between Quebec and Levis-Lauzon;

WHEREAS the project also concerns the Government of Canada, the Government of the Province of Quebec and other public agencies, organizations and persons;

IT IS MOVED AND RESOLVED UNANIMOUSLY

THAT THE OFFICE OF INDUSTRY AND COMMERCE OF METROPOLITAN QUEBEC, INC., authorize its General Director, Mr. Armand Viau, to prepare a brief which will be submitted to the governments and organizations concerned on the improvement of communications between Quebec and Levis-Lauzon.

ment Québec à Lévis et à la route Trans-Canada par de nouvelles communications routières, vos administrateurs ont cependant exprimé l'avis que, avant d'opter définitivement pour un tunnel ou un pont, une expertise s'impose qui doit relever de la responsabilité technique et financière du Ministère de la Voirie. Des représentations ont été faites à qui de droit à ce sujet». (Cf. «*L’Action Catholique*» du 17 mai et «*Québec* 1962», p. 25).

Appendice III

Mémoire sur les
communications routières
entre Québec et Lévis

ACCEPTATION DU BUREAU DE
L'INDUSTRIE ET
DU COMMERCE DE QUÉBEC
MÉTROPOLITAIN, INC.

A sa réunion du 21 juin 1962, le Conseil d'administration du Bureau adoptait à l'unanimité la résolution suivante:

ATTENDU QUE les communications actuelles entre les deux rives de Québec et de Lévis sont inadéquates et que la situation qui en résulte retarde le développement économique de la région métropolitaine de Québec;

ATTENDU QUE le BUREAU DE L'INDUSTRIE ET DU COMMERCE DE QUÉBEC MÉTROPOLITAIN, INC., de par ses fonctions et ses buts, doit favoriser le progrès économique de la région métropolitaine;

ATTENDU QUE la construction d'un pont ou d'un tunnel constitue le seul moyen de résoudre efficacement le problème des communications entre les deux rives;

ATTENDU QUE les corps publics mentionnés ci-dessus demandent au BUREAU DE L'INDUSTRIE ET DU COMMERCE DE QUÉBEC MÉTROPOLITAIN, INC. de préparer un mémoire en vue d'obtenir l'amélioration des communications directes entre Québec et Lévis-Lauzon;

ATTENDU QUE ce projet intéresse également le Gouvernement du Canada, le Gouvernement de la Province de Québec, d'autres corps publics, organismes et personnes;

IL EST PROPOSÉ ET RÉSOLU À L'UNANIMITÉ

QUE le BUREAU DE L'INDUSTRIE ET DU COMMERCE DE QUÉBEC MÉTROPOLITAIN, INC. autorise son directeur général, M. Armand Viau, à préparer un mémoire qui sera présenté aux gouvernements et organismes intéressés sur l'amélioration des communications entre Québec et Lévis-Lauzon.

Appendix IV

Brief on Road Communications
between Quebec and Lévis

HIGHWAY CAPACITY

Much study and research has been undertaken in the United States concerning traffic problems. In Canada, almost nothing has been done in this area. We shall therefore draw our data from volumes published subsequent to these studies in an attempt to arrive at certain criteria and standards which will enable us to calculate how many roads must be constructed to accommodate the continual increase in the volume of traffic between the two shores.

The publications we consulted are the following:

- (a) Research to Improve Tomorrow's Traffic by O. K. Norman. A paper presented in response to the 1957 Theodore M. Matson Memorial award
- (b) Freeway Capacity Study—1956, California State.
- (c) Highway Capacity Manual; U.S. Department of Commerce; Bureau of Public Roads; Washington.

*Criteria and Standards**General Criteria*

(a) The volume of traffic at rush hour represents 25 per cent of the total traffic in an average day.

(b) The volume of traffic has generally been observed at places providing the following conditions:

(1) Roads had at least four lanes, that is, two in each direction.

(2) All vehicles travelled at the same speed, each of the drivers being limited to the speed of the driver in front of him. This speed, set by the driver travelling the least quickly, varied between 30 and 40 miles per hour.

(3) The number of commercial vehicles, not exceeding 5 per cent, was negligible.

(4) The width of the lanes and shoulders were completely adequate.

(5) There was no hill, curve or intersection; range of vision was not restricted by any object;

(c) The heaviest traffic in one direction represented 2/3 of the total traffic.

Appendice IV

Mémoire sur les
communications routières
entre Québec et Lévis

CAPACITÉ DES VOIES DE
COMMUNICATIONS

Un très grand nombre d'études et de recherches ont été faites ou sont en cours aux États-Unis concernant les problèmes de circulation. Au Canada, nous n'en connaissons à peu près pas. Nous nous inspirerons par conséquent des volumes publiés à la suite de ces recherches et de ces études pour en tirer certains critères et certaines normes qui nous permettront de calculer combien de voies devront être construites pour suffire à l'augmentation continue du volume des véhicules circulant entre les deux rives.

Les publications que nous avons consultées sont les suivantes:

- a) Research to Improve Tomorrow's Traffic par O. K. Norman. A paper presented in response to the 1957 Theodore M. Matson Memorial Award
- b) Freeway Capacity Study—1956, California State
- c) Highway Capacity Manual, U.S. Department of Commerce, Bureau of Public Roads, Washington

*Critères et normes**Critères généraux*

a) Le volume de circulation à l'heure de pointe représente 25 p. 100 de la circulation de la journée moyenne annuelle.

b) Le volume de circulation a généralement été observé à des endroits qui offraient les conditions suivantes:

(1) Il s'agissait de routes d'au moins quatre voies, soit deux dans chaque sens.

(2) Tous les véhicules voyageaient à la même vitesse, chacun des conducteurs étant restreint à la vitesse du conducteur qui le précédait. Cette vitesse, qui était commandée par la vitesse du conducteur voyageant le moins vite, variait entre 30 et 40 miles à l'heure.

(3) Le nombre des véhicules commerciaux, qui ne dépassait 5 p. 100, était négligeable.

(4) La largeur des voies et les accotements étaient absolument adéquats.

(5) Il n'y avait aucune pente, aucune courbe, aucune intersection; le champ de vision n'était rétréci par aucun objet.

c) La circulation la plus dense dans une direction représente les $\frac{2}{3}$ de la circulation totale.

Standards

(a) Four-lane (4) Highways

Research in the United States in general and in California in particular has proven that at rush hour the four-lane freeways had a capacity of 3,164 vehicles per hour in the direction of greatest density. (Incline was +0.2 per cent and 4 per cent of the traffic was composed of trucks and buses.)

(b) Six-Lane (6) Highways

At rush hour on the three lanes of the Pasadena Freeway 5,665 vehicles were counted in the direction of greatest density. On three of the six lanes of the Eastshore Freeway, 4,270 vehicles were counted at rush hour in the direction of greatest density.

Application of Standards

A. Two-Lane (2) Highways

Before applying the above standards for four and six-lane highways, let us note first of all that according to other traffic studies conducted in the United States, two-lane highways have a maximum annual capacity of 4 million vehicles. In other words, these roads can accommodate a continual flow of traffic of 11,250 vehicles per hour. This hourly rate represents 16 per cent of the daily volume.

B. Standards for Four-Lane (4) Highways

(a) 3,164 vehicles per hour—direction of greatest volume—rush hour

(b) 3,164 represents $\frac{3}{8}$ of the total two-way traffic.

(c) $3,164 \times \frac{3}{2}$ represents 25 per cent of the traffic during an average day.

Hence:

$$3,164 \times \frac{3}{2} \times \frac{100}{25} = 21,600$$

21,600 vehicles = traffic during an average day
 $21,600 \times 365 = 7,884,000$
8,000,000 = annual traffic capacity of a 4 lanes

$$3,164 \times \frac{3}{2} \times \frac{100}{25} = 21,600$$

21,600 véhicules = circulation d'une journée moyenne.
 $21,600 \times 365 = 7,884,000$
8,000,000 = capacité de circulation annuelle d'une route à 4 voies (chiffre arrondi)

C. Standards for 6-Lane Highways

(a) Pasadena Freeway = 5,665 vehicles on 3 of the 6 lanes in the direction of greatest density at rush hour. Eastshore Freeway = 4,270 vehi-

Normes

a) Routes à (4) quatre voies

Des recherches aux États-Unis, en général, et en Californie, de façon plus particulière, ont prouvé qu'à l'heure d'affluence ou heure de pointe les «freeways» à 4 voies avaient une capacité de 3,164 véhicules à l'heure dans le sens de la plus forte densité. (La pente était de +0.2 p. 100 et la circulation était composée, entre autres, de 4 p. 100 de camions et autobus).

b) Routes à (6) six voies

A l'heure de pointe, on a compté sur trois voies de Pasadena Freeway 5,665 véhicules dans le sens de la plus forte densité. Par contre, Eastshore Freeway a permis, sur trois de ses six voies, la circulation de 4,270 véhicules également à l'heure de pointe, dans le sens de la densité la plus forte.

Application des normes

A. Routes à (2) deux voies

Avant d'appliquer les normes ci-dessus pour les routes à quatre voies et à six voies, notons d'abord que, d'après d'autres études de circulation faites aux États-Unis, les routes à deux voies ont une capacité annuelle maximum de 4 millions de véhicules. En d'autres termes, ces routes peuvent assurer la circulation à flot continu de 11,250 véhicules à l'heure. Ce rythme horaire représente 16 p. 100 du volume quotidien.

B. Normes pour routes à (4) quatre voies

a) 3,164 véhicules à l'heure—direction du volume le plus élevé—heure de pointe.

b) 3,164 représente les $\frac{3}{8}$ de la circulation dans les deux sens.

c) $3,164 \times \frac{3}{2}$ représente 25 p. 100 de la circulation d'une journée moyenne.

D'où:

$$3,164 \times \frac{3}{2} \times \frac{100}{25} = 21,600$$

21,600 véhicules = circulation d'une journée moyenne.
 $21,600 \times 365 = 7,884,000$
8,000,000 = capacité de circulation annuelle d'une route à 4 voies (chiffre arrondi)

C. Normes pour routes à (6) six voies

a) Pasadena Freeway = 5,665 véhicules sur 3 des 6 voies dans le sens de la plus forte densité à l'heure de pointe. Eastshore Free-

cles on 3 of the 6 lanes in the direction of greatest density at rush hour.

Average: 4,968 or 5,000 vehicles, approximately.

(b) 5,000 vehicles represent 2/3 of the total two-way traffic.

(c) $5,000 \times 3/2$ represents 25 per cent of the traffic during an average day.

Hence:

$$5,000 \times \frac{3}{2} \times \frac{100}{25} = 30,000$$

30,000 vehicles = traffic during an average day.

$$30,000 \times 365 = 10,950,000 \text{ vehicles}$$

11,000,000 = annual traffic capacity of a 6-lane highway
Highway (round figure)

$$5,000 \times \frac{3}{2} \times \frac{100}{25} = 30,000$$

30,000 véhicules = circulation d'une journée moyenne.

$$30,000 \times 365 = 10,950,000 \text{ véhicules}$$

11,000,000 = capacité de circulation annuelle d'une route à 6 voies (chiffre arrondi)

way = 4,270 véhicules sur 3 des 6 voies dans le sens de la plus forte densité à l'heure de pointe.

Moyenne: 4,968 ou 5,000 véhicules, approximativement.

b) 5,000 véhicules représentent les $\frac{2}{3}$ de la circulation dans les deux sens.

c) $5,000 \times 3/2$ représente 25 p. 100 de la circulation d'une journée moyenne.

D'où:

D. Number of Lanes Required to Meet Future Traffic Requirements

Through the criteria and standards mentioned above, it is possible to estimate fairly accurately the number of lanes which will be necessary to adequately meet future traffic requirements. By means of projecting the number of vehicles which will travel between the two shores in the course of the next twenty years, we may, given the capacity of 4 and 6-lane highways, calculate precisely the number of either of these types of highways required at any definite time from now to 1981.

As this table indicates, two 2-lane highways or a 4-lane highway would presently be used at their normal capacity. Therefore, a third 2-lane highway is an urgent necessity although this would be insufficient by 1967. Likewise, a 6-lane highway would be inadequate by 1967. Also, in addition to a 6-lane highway, we would need a 2-lane highway by 1970 or a 4-lane highway by 1973.

Theoretically, the problem could be solved by means of ten 2-lane highways up to 1980; four 4-lane highways up to 1980 and three 6-lane highways up to 1979.

D. Nombre de voies requises pour répondre aux besoins futurs de la circulation

A l'aide des critères et des normes énoncés précédemment, il est possible d'estimer assez exactement le nombre de voies qu'il faudra pour répondre adéquatement aux besoins futurs de la circulation. Au moyen de la projection du nombre des véhicules qui circuleront entre les deux rives au cours des vingt prochaines années, l'on peut, connaissant la capacité des routes à 4 et 6 voies, calculer avec exactitude le nombre de l'un ou l'autre type de ces routes requis à tel moment précis d'ici 1981.

Comme l'indique ce tableau, 2 routes à 2 voies ou une route à 4 voies seraient actuellement utilisées à leur capacité normale. Il en faudrait donc immédiatement une troisième à deux voies qui serait elle-même dépassée en 1968. D'autre part, une route à 6 voies serait déjà dépassée en 1967. Et il faudrait, en plus d'une route à 6 voies, une route à 2 voies en 1970 ou une route à 4 voies en 1973.

Théoriquement, on pourrait régler le problème au moyen de 10 routes à 2 voies jusqu'en 1981; 4 routes à 4 voies jusqu'en 1980 et 3 routes à 6 voies jusqu'en 1979.

Year	Total Traffic between the Two Shores	2-Way Highways	3-Way Highways	4-Way Highways		
Normal Capacity.....		4,000,000	8,000,000	11,000,000		
1962.....	7,111,395	}	}	}		
1963.....	7,742,592				2	1
1964.....	8,436,781	}	}		}	
1965.....	9,200,459					3
1966.....	10,040,504	}				}
1967.....	10,964,554		4	3		
1968.....	11,981,009	}	}	}		
1969.....	13,099,109				5	
1970.....	14,329,019	}	}	}		
1971.....	15,681,920				6	5
1972.....	17,170,112	}	}	}		
1973.....	18,807,123				7	6
1974.....	20,607,837	}	}	}		
1975.....	22,588,618				8	7
1976.....	24,767,479	}	}	}		
1977.....	27,164,226				9	8
1978.....	29,800,648	}	}	}		
1979.....	32,700,712				10	9
1980.....	35,890,783	}	}	}		
1981.....	39,399,861				11	10

Année	Circulation totale entre les deux rives	Routes à 2 voies	Routes à 4 voies	Routes à 6 voies
Capacité normale.....		4,000,000	8,000,000	11,000,000
1962.....	7,111,395	}	}	}
1963.....	7,742,529			
1964.....	8,436,781	}	}	
1965.....	9,200,459			
1966.....	10,040,504	}		
1967.....	10,964,554			
1968.....	11,981,009		}	
1969.....	13,099,109			
1970.....	14,329,019	}	}	
1971.....	15,681,920			
1972.....	17,170,112	}		}
1973.....	18,807,123			
1974.....	20,607,837	}		
1975.....	22,588,618			
1976.....	24,767,479	}	}	
1977.....	27,164,226			
1978.....	29,800,648	}		}
1979.....	32,700,712			
1980.....	35,890,783	}		
1981.....	39,399,861			

Comments on Standards and Criteria Used to Calculate the Traffic Capacity of Highways:

The traffic capacity noted on the 4 or 6-lane highways in the United States involved ideal conditions which we do not have near the shores of the St. Lawrence in the Quebec area:

- 1. The abruptness of the banks necessitates the construction of highways generally having an incline greater than 0.2 per cent.
- 2. According to a study conducted in the Quebec area, more than 16 per cent of the traffic is composed of commercial vehicles as opposed to 5 per cent in the United States.

Remarques sur les normes et les critères employés pour calculer la capacité de circulation des routes:

La capacité de circulation qui a été constatée sur les routes à 4 ou 6 voies aux États-Unis a été observée dans des conditions idéales que nous ne pouvons pas retrouver à proximité des rives du St-Laurent dans la région de Québec:

- 1. L'escarpement des rives oblige la construction de routes ayant habituellement une pente plus forte que 0.2 p. 100.
- 2. D'autre part, d'après une étude dans la région de Québec, la circulation comprend plus de 16 p. 100 de véhicules commerciaux, contre moins de 5 p. 100 aux États-Unis.

3. Traffic capacity on the American highways was noted at check points fairly distant from the large cities whereas we must apply these standards in an urban context where intersections are very numerous.

4. In the American states where the studies were conducted, motorists are perfectly accustomed to multiple-lane highways which is not the case in the Quebec area.

5. Finally, our climatic conditions differing almost to the point of being incommensurable, it is quite evident that the standards used represent an ideal which cannot be attained in our area.

In practice, it is very difficult to assess to what extent traffic conditions in the area can lessen the capacity of a 4 or 6-lane highway. According to experience, this proportion would be from 10 per cent to 20 per cent.

This means that by subtracting 15 per cent, a 4-lane highway, in our area, would have an annual capacity of 6,800,000 vehicles; a 6-lane highway, 9,400,000 vehicles.

3. De plus, la capacité de circulation sur les routes américaines a été constatée à des endroits assez éloignés des grandes villes, tandis que nous devons appliquer ces normes dans un contexte urbain où les intersections sont très nombreuses.

4. Dans les États américains où les études ont été faites, les automobilistes sont parfaitement entraînés aux routes à voies multiples, ce qui n'est pas le cas dans la région de Québec.

5. Enfin, nos conditions climatiques étant différentes au point de ne pas être comparables, il paraît bien évident que les normes employées représentent un idéal qui ne peut être atteint dans notre région.

De façon pratique, il est très difficile d'évaluer dans quelle proportion les conditions de circulation de la région peuvent diminuer la capacité d'une route à 4 ou 6 voies. D'après l'expérience, cette proportion serait de 10 p. 100 à 20 p. 100.

Ce qui veut dire, qu'en soustrayant 15 p. 100, une route à 4 voies aurait, dans notre région, une capacité annuelle de 6,800,000 véhicules; une route à 6 voies, de 9,400,000, véhicules.

Appendix V

Brief on Road Communications between Quebec and Lévis.

DEMOGRAPHIC EXPANSION

1. Metropolitan Quebec Area

Several economists predict, and many businessmen share this opinion, that by 1980 the Metropolitan Quebec Area will have an area of 500 square miles and a population of 800,000 inhabitants.

However, if we make a projection of the annual growth in the past twenty years, by geometric progression, we may assume that event if it does not reach the 800,000 mark, the population of the Metropolitan Quebec Area will have practically doubled by 1981.

Appendice V

Mémoire sur les communications routières entre Québec et Lévis

L'EXPANSION DÉMOGRAPHIQUE

1. Région métropolitaine de Québec

Plusieurs économistes prédisent, et beaucoup d'hommes d'affaires partagent cet avis, que la région métropolitaine de Québec, en 1980, aura une superficie de 500 milles carrés et comptera une population de 800,000 habitants.

Cependant, en faisant la projection de l'augmentation annuelle des vingt dernières années, par progression géométrique, l'on peut croire que, même si elle n'atteint pas le chiffre de 800,000, la population de la région métropolitaine de Québec aura pratiquement doublé d'ici 1981.

	(Annual Population Growth Rate)	
1941	224,756	(—)
1951	274,827	(2.2 %)
1956	309,959	(2.5 %)
1961	355,762	(2.7 %)
1966	401,050	(—)
1971	461,200	(—)
1976	534,990	(—)
1981	625,920	(—)

	(Taux d'augmentation annuelle)	
1941	224,756	(—)
1951	274,827	(2.2 %)
1956	309,959	(2.5 %)
1961	355,762	(2.7 %)
1966	401,050	(—)
1971	461,200	(—)
1976	534,990	(—)
1981	625,920	(—)

As the table on the previous page indicates, the population of the Metropolitan Quebec Area will increase to 401,050 inhabitants by 1966, and will have almost doubled by 1981.

2. Economic Region of Quebec

		(Annual Population Growth Rate)
1941	474,592	(—)
1951	555,733	(1.7%)
1956	613,489	(2.0%)
1961	670,293	(2.0%)
1966	737,318	(—)
1971	811,048	(—)
1976	896,703	(—)
1981	990,853	(—)

The projection of the population of the economic region of Quebec is based on the average growth rate in the past twenty years. All of the ten counties in this region (1) will have nearly a million inhabitants by 1981.

3. Quebec's Area of Influence

		(Annual Population Growth Rate)
1941	1,152,092	(—)
1951	1,379,868	(1.8%)
1956	1,550,865	(2.4%)
1961	1,686,862	(1.7%)
1966	1,855,542	(—)
1971	2,024,222	(—)
1976	2,226,644	(—)
1981	2,449,308	(—)

The population growth in Quebec's area of influence is calculated from the estimate of the annual growth from 1941 to 1961. The curve predicts an increase of nearly 69 per cent by 1981.

Appendix VI

Brief on Road Communications between Quebec and Lévis

NUMBER OF REGISTERED VEHICLES

1. General Remarks

The Quebec Department of Transportation and Communications annually publishes the number of automobiles registered per county. These figures indicate the number of permits issued in each of the counties but do not necessarily correspond with the number of vehicles in those counties. Therefore, we can-

(1) See definition of the region in Appendix VII.

Comme l'indique le tableau de la page précédente, la population de la région métropolitaine de Québec passera à 401,050 habitants en 1966, et aura presque doublé en 1981.

2. Région économique de Québec

		(Taux d'augmentation annuelle)
1941	474,592	(—)
1951	555,733	(1.7%)
1956	613,489	(2.0%)
1961	670,293	(2.0%)
1966	737,318	(—)
1971	811,048	(—)
1976	896,703	(—)
1981	990,853	(—)

La projection de la population de la région économique de Québec est basée sur le taux moyen d'accroissement des vingt dernières années. L'ensemble des 10 comtés de cette région (1) comptera près d'un million d'habitants en 1981.

3. Zone d'influence de Québec

		(Taux d'augmentation annuelle)
1941	1,152,092	(—)
1951	1,379,868	(1.8%)
1956	1,550,865	(2.4%)
1961	1,686,862	(1.7%)
1966	1,855,542	(—)
1971	2,024,222	(—)
1976	2,226,644	(—)
1981	2,449,308	(—)

L'accroissement de la population de la zone d'influence de Québec est calculé d'après l'estimation de l'accroissement annuel de 1941 à 1961. La courbe prévoit une augmentation de près de 69 p. 100 d'ici 1981.

Appendix VI

Mémoire sur les communications routières entre Québec et Lévis

NOMBRE DE VÉHICULES IMMATRICULÉS

1. Remarque générale

Le Ministère des Transports et Communications de la Province de Québec publie annuellement le nombre de véhicules automobiles immatriculés par comté. Ces chiffres indiquent le nombre de permis émis dans chacun des comtés, mais ne correspondent pas nécessairement au nombre des véhicules localisés

(1) Voir définition de la région à l'Appendice VII.

not use those statistics to obtain the number of vehicles in the Quebec area. In order to calculate it, we have therefore adopted the per capita standard at the provincial level.

2. Per Capita Ratio for the Province

Year	Population	Vehicles	Vehicles Persons
1941.....	3,331,882	232,149	1/14
1951.....	4,055,681	500,729	1/8.09
1956.....	4,628,378	844,827	1/5.5
1961.....	4,259,211	1,267,602	1/4.15
1966 ⁽¹⁾	5,804,352	1,581,632 ⁽²⁾	1/3.6
1971.....	6,349,493	1,896,662	1/3.3
1976.....	6,894,634	2,210,692	1/3.1
1981.....	7,439,775	2,524,752	1/2.9

⁽¹⁾The projection of the population figure for the Province of Quebec is calculated from the average annual growth rate in the past twenty years.

⁽²⁾The projection of the registered vehicles figure for the Province of Quebec is also calculated from the average annual growth rate in the past twenty years.

On reading that table, we note that from 1941 to 1951 vehicle registration has doubled in the Province of Quebec and that from 1951 to 1961, it has increased $2\frac{1}{2}$ times.

Despite that acceleration in the growth rate, we adopted a very conservative, yet realistic, figure which predicts for 1981 one vehicle per 2.9 persons, or $2\frac{1}{2}$ million vehicles, i.e. only twice the 1961 figure.

3. Provincial Per Capita Ratio Applied to a given region

A. Metropolitan Quebec Area

Year	Population	Vehicles/ Persons	Vehicles
1941.....	224,756	1/14	16,054
1951.....	274,827	1/8.09	33,971
1956.....	309,959	1/5.5	56,356
1961.....	351,800	1/4.15	84,771
1966.....	401,050	1/3.6	111,403
1971.....	461,200	1/3.3	139,757
1976.....	534,990	1/3.1	172,577
1981.....	625,920	1/2.9	215,834

By applying the per capita ratio to the Metropolitan Quebec Area, we note, as shown in the above table, that the number of vehicles registered has increased $2\frac{1}{2}$ times from 1951 to 1961 but that after 1961, it will take twenty years for it to double again.

dans ces comtés. Nous ne pouvons donc pas utiliser ces statistiques pour obtenir le nombre de véhicules de la région de Québec. Pour le calculer, nous avons donc adopté la norme per capita au niveau provincial.

2. Rapport per capita pour la Province

Année	Population	Véhicules	Véhicules personnes
1941.....	3,331,882	232,149	1/14
1951.....	4,055,681	500,729	1/8.09
1956.....	4,628,378	844,827	1/5.5
1961.....	4,259,211	1,267,602	1/4.15
1966 ⁽¹⁾	5,804,352	1,581,632 ⁽²⁾	1/3.6
1971.....	6,349,493	1,896,662	1/3.3
1976.....	6,894,634	2,210,692	1/3.1
1981.....	7,439,775	2,524,752	1/2.9

⁽¹⁾La projection du chiffre de la population pour la Province de Québec est calculée d'après le taux d'augmentation annuelle moyenne des vingt dernières années.

⁽²⁾La projection du chiffre des véhicules immatriculés pour la Province de Québec est aussi calculée d'après le taux moyen d'augmentation annuelle des vingt dernières années.

A la lecture de ce tableau, nous remarquons qu'au cours de la période décennale de 1941 à 1951, le nombre de véhicules immatriculés a doublé dans la Province de Québec, et que, de 1951 à 1961, il a augmenté de $2\frac{1}{2}$ fois.

Malgré l'accélération de ce taux d'accroissement, nous avons adopté un chiffre très conservateur, et en même temps réaliste, qui prévoit pour 1981 un véhicule pour 2.9 personnes, ou $2\frac{1}{2}$ millions de véhicules, soit le double, seulement, du chiffre de 1961.

3. Rapport per capita de la Province appliqué à une région donnée

A. Région métropolitaine de Québec

Année	Population	Véhicules/ personnes	Véhicules
1941.....	224,756	1/14	16,054
1951.....	274,827	1/8.09	33,971
1956.....	309,959	1/5.5	56,356
1961.....	351,800	1/4.15	84,771
1966.....	401,050	1/3.6	111,403
1971.....	461,200	1/3.3	139,757
1976.....	534,990	1/3.1	172,577
1981.....	625,920	1/2.9	215,834

En appliquant le rapport per capita à la région métropolitaine de Québec, nous remarquons, comme l'indique le tableau ci-haut, que le nombre de véhicules immatriculés a augmenté de $2\frac{1}{2}$ fois de 1951 à 1961, mais qu'à partir de 1961, il faudra vingt ans pour qu'il double de nouveau.

B. Economic Region of Quebec

Year	Population	Vehicles/ Persons	Vehicles
1941.....	474,592	1/14	33,899
1951.....	555,733	1/8.09	68,693
1956.....	613,489	1/5.5	111,543
1961.....	670,293	1/4.15	161,516
1966.....	737,318	1/3.6	204,810
1971.....	811,048	1/3.3	245,772
1976.....	896,703	1/3.1	289,259
1981.....	990,853	1/2.9	341,673

C. Quebec Area of Influence

Year	Population	Vehicles/ Persons	Vehicles
1941.....	1,152,092	1/14	82,292
1951.....	1,379,868	1/8.09	170,564
1956.....	1,550,865	1/5.5	281,975
1961.....	1,686,862	1/4.15	406,472
1966.....	1,855,542	1/3.6	515,456
1971.....	2,024,222	1/3.3	613,400
1976.....	2,226,644	1/3.1	718,272
1981.....	2,449,308	1/2.9	844,588

Calculated according to the same standards, these projections indicate the same phenomena as for the metropolitan area.

Appendix VII

Brief on Road Communications between Quebec and Lévis

ECONOMIC REGIONS

For purposes of this study, we are including descriptions of the Metropolitan Quebec Area, the economic region of Quebec and the Quebec area of influence.

DESCRIPTIONS

1. Metropolitan Quebec Area

This is the definition given by the Dominion Bureau of Statistics: "For census purposes, metropolitan areas have been established for groups of urban complexes in Canada which are closely linked from the economic, geographic or social point of view".

In the 1961 census, the Metropolitan Quebec Area took in 32 municipalities situated within the limits of the Counties of Quebec and Lévis and covered an area of 112,000 acres.

2. Economic Region of Quebec

The idea of an economic region was conceived by taking four factors into consideration: production, markets, economic operation

B. Région économique de Québec

Année	Population	Véhicules/ personnes	Véhicules
1941.....	474,592	1/14	33,899
1951.....	555,733	1/8.09	68,693
1956.....	613,489	1/5.5	111,543
1961.....	670,293	1/4.15	161,516
1966.....	737,318	1/3.6	204,810
1971.....	811,048	1/3.3	245,772
1976.....	896,703	1/3.1	289,259
1981.....	990,853	1/2.9	341,673

C. Zone d'influence de Québec

Année	Population	Véhicules/ personnes	Véhicules
1941.....	1,152,092	1/14	82,292
1951.....	1,379,868	1/8.09	170,564
1956.....	1,550,865	1/5.5	281,975
1961.....	1,686,862	1/4.15	406,472
1966.....	1,855,542	1/3.6	515,456
1971.....	2,024,222	1/3.3	613,400
1976.....	2,226,644	1/3.1	718,272
1981.....	2,449,308	1/2.9	844,588

Calculées d'après les mêmes normes, ces projections indiquent les mêmes phénomènes que pour la région métropolitaine.

Appendice VII

Mémoire sur les communications routières entre Québec et Lévis

LES RÉGIONS ÉCONOMIQUES

Pour les fins de la présente étude, nous incluons les descriptions de la région métropolitaine de Québec, de la région économique de Québec et de la zone d'influence de Québec.

DESCRIPTIONS

1. Région métropolitaine de Québec

Voici la définition que donne le Bureau fédéral de la Statistique: «Pour les besoins du recensement, des zones métropolitaines ont été établies pour les groupes d'agglomérations urbaines du Canada qui sont en rapport étroit du point de vue économique, géographique ou social».

Au recensement de 1961, la région métropolitaine de Québec s'étendait à 32 municipalités qui se trouvent à l'intérieur des limites des comtés de Québec et Lévis, et couvrait une superficie de 112,000 acres.

2. Région économique de Québec

La notion de région économique a été conçue en prenant quatre facteurs en considération: la production, les marchés, le fonction-

and structure. Afterwards, the four factors were reduced to two: the operational factor and the structural factor, the first including markets and the second, production.

According to the latter concept, the economic region of Quebec takes in ten counties: Beauce, Bellechasse, Charlevoix, Dorchester, Levis, Lotbiniere, Montmagny, Montmorency, Portneuf, Quebec.

3. *Quebec Area of Influence*

There is a vaster territory over which Quebec exercises its influence in varying degrees and in various areas: market area for certain products, services, transport, public administration, education, health, etc.

This area includes the following counties: Arthabaska, Beauce, Bellechasse, Bonaventure, Charlevoix, Chicoutimi, Dorchester, Frontenac, Gaspé, Kamouraska, Lake St. John, Laviolette, Lévis, L'Islet, Lotbiniere, Matane, Matapédia, Mégantic, Montmagny, Montmorency, Portneuf, Quebec, Rimouski, Rivière-du-loup, (formerly Temiscouata), Saguenay, St. Maurice, Temiscouata, Champlain, Magdalen Islands.

nement économique et la structure. Par la suite, les quatre facteurs ont été réduits à deux: le facteur fonctionnel et le facteur structurel, le premier comprenant les marchés et le second, la production.

Suivant ce dernier concept, la région économique de Québec groupe dix comtés: Beauce, Bellechasse, Charlevoix, Dorchester, Lévis, Lotbinière, Montmagny, Montmorency, Portneuf, Québec.

3. *Zone d'influence de Québec*

Il existe un territoire plus vaste sur lequel Québec exerce son influence à divers degrés et dans divers domaines: zone de marché pour certains produits; services; transports; administration publique; éducation; santé; etc.

Cette zone comprend les comtés suivants: Arthabaska, Beauce, Bellechasse, Bonaventure, Charlevoix, Chicoutimi, Dorchester, Frontenac, Gaspé, Kamouraska, Lac St-Jean, Laviolette, Lévis, L'Islet, Lotbinière, Matane, Matapédia, Mégantic, Montmagny, Montmorency, Portneuf, Québec, Rimouski, Rivière-du-Loup [auparavant Témiscouata], Saguenay, St-Maurice, Témiscouata, Champlain, Îles-de-la-Madeleine.

Appendix VII

Brief on Road Communications
between Quebec and Lévis

TRAFFIC ON QUEBEC BRIDGE

For several years, the Quebec Department of Roads has been doing a highway traffic survey. With the help of the results of that survey which are published every year, we know the volume of traffic on the Quebec Bridge.

1. Traffic on the Quebec Bridge—Counting Station	105
	2.9

Year	Annual Total	Monthly Average	Average Day	Annual Increase
				%
1956.....	3,607,316	300,609	9,846	—
1957 ⁽¹⁾ ...	3,875,874	322,989	10,618	7.4
1958 ⁽²⁾ ...	4,112,590	342,715	11,267	6.1
1959.....	4,654,807	387,900	12,753	13.1
1960.....	5,291,272	440,939	14,457	9.5
1961.....	5,716,067	476,339	15,660	9.0
1962.....	6,311,395	525,949	17,291	10.4

⁽¹⁾The Department of Roads published the results of the survey for the last six months of 1957. We made a calculation for the first six months by taking as a basis the average of the deviations between the curves for the following years—corresponding months.

⁽²⁾The Department of Roads gives the results of the survey for January, February, March, April, July, August, September and October 1958. We made calculations for the missing months by taking as a basis the average of the deviations between the curves for 1959-1960-1961-1962 for the corresponding months, that is, May, June, November and December.

The annual average increase in the past four years (1959-1962) is 10.5% and the 1962 volume of traffic was double the 1956 volume.

2. Projection of Traffic on Quebec Bridge

The data on traffic obtained at the Quebec Bridge counting station show a cumulative average annual increase of 10% in the past few years. We shall therefore calculate the traffic data for the next twenty years on the basis of that 10% increase.

Appendice VIII

Mémoire sur les
communications routières
entre Québec et Lévis

CIRCULATION AU PONT DE QUÉBEC

Depuis quelques années, le Ministère de la Voirie de la Province de Québec procède au comptage de la circulation routière. Grâce aux résultats de ce comptage, publiés chaque année, nous connaissons le volume de la circulation sur le pont de Québec.

1. Circulation sur le pont de Québec—Station de comptage	105
	2.9

Année	Total de l'année	Moyenne mensuelle	Journée moyenne	Augmentation annuelle %
				%
1956.....	3,607,316	300,609	9,846	—
1957 ⁽¹⁾ ...	3,875,874	322,989	10,618	7.4
1958 ⁽²⁾ ...	4,112,590	342,715	11,267	6.1
1959.....	4,654,807	387,900	12,753	13.1
1960.....	5,291,272	440,939	14,457	9.5
1961.....	5,716,067	476,339	15,660	9.0
1962.....	6,311,395	525,949	17,291	10.4

⁽¹⁾Le Ministère de la Voirie a publié les résultats du comptage pour les six derniers mois de l'année 1957. Nous avons fait le calcul pour les six premiers mois en prenant comme base la moyenne des écarts entre les courbes des années suivantes—mois correspondants.

⁽²⁾Le Ministère de la Voirie donne les résultats du comptage pour les mois de janvier, février, mars, avril, juillet, août, septembre et octobre de l'année 1958. Nous avons fait le calcul pour les mois manquant en prenant comme base la moyenne des écarts entre les courbes des années 1959-1960-1961-1962 pour les mois correspondants, c'est-à-dire, mai, juin, novembre et décembre.

Appendice VIII

L'augmentation moyenne annuelle des quatre dernières années (1959-1962) est de 10.5 p. 100, et le volume de la circulation de 1962 a doublé par rapport à 1956.

2. Projection de la circulation au pont de Québec

Les données de la circulation obtenues à la station de comptage du pont de Québec montrent une augmentation moyenne annuelle cumulative de 10% depuis quelques années. Nous calculerons donc sur cette base d'augmentation de 10% les données de la circulation pour les vingt prochaines années.

Quebec Bridge Traffic Forecast

1956	3,607,316
1957	3,875,874
1958	4,112,590
1959	4,654,807
1960	5,291,272
1961	5,716,067
1962	6,311,395
1963	6,942,529
1964	7,636,781
1965	8,400,459
1966	9,240,504
1967	10,164,554
1968	11,181,009
1969	12,299,109
1970	13,529,019
1971	14,881,920
1972	16,370,112
1973	18,007,123
1974	19,807,837
1975	21,788,618
1976	23,967,479
1977	26,364,226
1978	29,000,648
1979	31,900,712
1980	35,090,783
1981	38,599,861

Prévision de la circulation au pont de Québec

Année	Circulation
1956	3,607,316
1957	3,875,874
1958	4,112,590
1959	4,654,807
1960	5,291,272
1961	5,716,067
1962	6,311,395
1963	6,942,529
1964	7,636,781
1965	8,400,459
1966	9,240,504
1967	10,164,554
1968	11,181,009
1969	12,299,109
1970	13,529,019
1971	14,881,920
1972	16,370,112
1973	18,007,123
1974	19,807,837
1975	21,788,618
1976	23,967,479
1977	26,364,226
1978	29,000,648
1979	31,900,712
1980	35,090,783
1981	38,599,861

We therefore predict that by 1969, the volume of traffic on the Quebec Bridge will have doubled and that by 1973, it will have tripled compared to 1962. Finally, by 1981, more than 38,599,861 vehicles should be using the Quebec Bridge, if that were physically possible.

Nous prévoyons donc qu'en 1969, le volume de circulation au pont de Québec aura doublé et qu'en 1973, il aura triplé, par rapport à 1962. Enfin, en 1981, plus de 38,599,861 véhicules devraient circuler sur le pont de Québec, si la chose était physiquement possible.

Appendix IX

Brief on Road Communications
between Quebec and Lévis

TRAFFIC BETWEEN THE TWO SHORES AND PROJECTION

The following table includes traffic on the Quebec Bridge, on the Lévis Ferry and the approximate volume of traffic due to Expo '67.

Year	Quebec Bridge	Lévis Ferry	1967	Total
1956	3,607,316	800,000		4,407,316
1957	3,875,874	800,000		4,675,874
1958	4,112,590	800,000		4,912,590
1959	4,654,807	800,000		5,454,807
1960	5,291,272	800,000		6,091,272
1961	5,716,067	800,000		6,516,067
1962	6,511,395	800,000		7,311,395
1963	6,942,529	800,000		7,742,529
1964	7,636,781	800,000		8,436,781
1965	8,400,459	800,000		9,200,459
1966	9,240,504	800,000		10,040,504
1967	10,164,554	800,000	1,000,000	11,964,554
1968	11,181,009	800,000		11,981,009
1969	12,299,109	800,000		13,099,109
1970	13,529,019	800,000		14,329,019
1971	14,881,920	800,000		15,681,920
1972	16,370,112	800,000		17,170,112
1973	18,007,123	800,000		18,807,123
1974	19,807,837	800,000		20,607,837
1975	21,788,618	800,000		22,588,618
1976	23,967,479	800,000		24,767,479
1977	26,364,226	800,000		27,164,226
1978	29,000,648	800,000		29,800,648
1979	31,900,712	800,000		32,700,712
1980	35,090,783	800,000		35,890,783
1981	38,599,861	800,000		39,399,861

1. The traffic projection for Quebec Bridge was calculated from the cumulative annual rate of increase of 10%.

2. We saw in the appendix dealing with traffic on the Lévis Ferry that in 1962, more than 860,000 vehicles used ferries for crossing the river. Here we establish the number of vehicles which use that means of communication at 800 thousand annually.

Appendice IX

Mémoire sur les communications routières
entre Québec et Lévis

CIRCULATION ENTRE LES DEUX RIVES ET PROJECTION

Le tableau suivant comprend la circulation au pont de Québec, à la Traversée de Lévis et le volume approximatif de circulation dû à l'Exposition Universelle de 1967.

Année	Pont de Québec	Traversée de Lévis	1967	Total
1956	3,607,316	800,000		4,407,316
1957	3,875,874	800,000		4,675,874
1958	4,112,590	800,000		4,912,590
1959	4,654,807	800,000		5,454,807
1960	5,291,272	800,000		6,091,272
1961	5,716,067	800,000		6,516,067
1962	6,511,395	800,000		7,311,395
1963	6,942,529	800,000		7,742,529
1964	7,636,781	800,000		8,436,781
1965	8,400,459	800,000		9,200,459
1966	9,240,504	800,000		10,040,504
1967	10,164,554	800,000	1,000,000	11,964,554
1968	11,181,009	800,000		11,981,009
1969	12,299,109	800,000		13,099,109
1970	13,529,019	800,000		14,329,019
1971	14,881,920	800,000		15,681,920
1972	16,370,112	800,000		17,170,112
1973	18,007,123	800,000		18,807,123
1974	19,807,837	800,000		20,607,837
1975	21,788,618	800,000		22,588,618
1976	23,967,479	800,000		24,767,479
1977	26,364,226	800,000		27,164,226
1978	29,000,648	800,000		29,800,648
1979	31,900,712	800,000		32,700,712
1980	35,090,783	800,000		35,890,783
1981	38,599,861	800,000		39,399,861

1. La projection de la circulation au pont de Québec a été calculée d'après le taux d'accroissement annuel cumulatif de 10%.

2. Nous avons vu à l'appendice traitant de la circulation à la Traversée de Lévis, qu'en 1962, plus de 860,000 véhicules ont utilisé les traversiers pour passer le fleuve. Ici, nous fixons le nombre des véhicules qui utilisent annuellement ce moyen de communication à 800 mille.

Appendix X

Brief on Road. Communications between Quebec and Lévis

POPULATION OF THE METROPOLITAN QUEBEC AREA

TERRITORIAL DIVISION ON THE AXIS OF A CENTRE-TO-CENTRE MEANS OF COMMUNICATION—QUEBEC AND LEVIS
Federal Census, 1941, 1951, 1956, 1961

ON THE AXIS					
<i>North Shore</i>	1941	1951	1956	1961	%
Quebec.....	150,757	164,016	170,703	171,979	48%
<i>South Shore</i>					
Lévis.....	11,991	13,162	13,644	15,112	4%
Total.....	162,748	177,178	184,347	187,091	52%
EAST OF THE AXIS					
<i>North Shore</i>					
Beauport, Beauport West, Ste. Therese de Lisieux and Villeneuve.....	5,669	8,366	10,390	13,747	
Charlesbourg.....	2,789	5,734	8,202	14,308	
Charlesbourg East.....	386	473	540	845	
Charlesbourg West and Orsainville.....	1,205	2,065	2,991	5,268	
Courville.....	2,011	3,138	3,772	4,670	
Giffard.....	4,909	8,097	9,106	10,129	
Montmorency.....	5,395	5,817	6,077	5,985	
Quebec West.....	3,619	7,295	7,945	8,733	
St-Michel Archange.....	1,990	4,310	5,388	6,168	
Total.....	27,971	45,295	54,411	69,853	
<i>South Shore</i>					
Laizon.....	7,877	9,643	10,255	11,533	3%
On the axis and east of the axis.....				268,477	75%
WEST OF THE AXIS					
<i>North Shore</i>					
Chateau d'Eau and Loretteville.....	2,853	4,992	5,875	7,579	
Ancienne-Lorette, Notre-Dame de Lorette and Les Saules.....	3,750	7,216	9,540	12,029	
La Petite Riviere.....	281	740	1,353	4,707	
St-Ambroise de la Jeune-Lorette.....	1,884	1,796	2,321	3,135	
St-Felix du Cap Rouge.....	960	1,109	1,402	1,727	
Sainte-Foy.....	2,682	5,236	14,615	29,716	
Sillery.....	4,214	10,376	13,154	14,109	
Indian Reserve.....	602	703	746	765	
Total.....	17,226	32,168	49,006	75,767	21%
<i>South Shore</i>					
Charny.....	2,831	3,300	3,639	4,189	
Saint-Nicolas.....	947	1,067	1,241	1,295	
St-David de l'Auberiviere.....	875	1,147	1,495	1,968	
St-Romuald d'Etchemin.....	4,027	4,797	5,278	5,681	
St-Telephore.....	254	232	297	385	
Total.....	8,934	10,543	11,950	13,518	4%
				87,285	25%
WEST OF THE AXIS					
GRAND TOTAL.....	224,756	272,827	309,969	355,762	100%

Appendice X

Mémoire sur les communications routières entre Québec et Lévis

POPULATION DE LA RÉGION MÉTROPOLITAINE DE QUÉBEC

DIVISION TERRITORIALE DANS L'AXE D'UN MOYEN DE COMMUNICATION DE
CENTRE À CENTRE—QUÉBEC ET LÉVIS

Recensements fédéraux 1941, 1951, 1956, 1961

	1941	1951	1956	1961	%
DANS L'AXE					
<i>Rive nord</i>					
Québec.....	150,757	164,016	170,703	171,979	48%
<i>Rive sud</i>					
Lévis.....	11,991	13,162	13,644	15,112	4%
Total.....	162,748	177,178	184,347	187,091	52%
A L'EST DE L'AXE					
<i>Rive nord</i>					
Beauport, Beauport-Ouest, Ste-Thérèse de Lisieux et Villeneuve.....	5,669	8,366	10,390	13,747	
Charlesbourg.....	2,789	5,734	8,202	14,308	
Charlesbourg-Est.....	386	473	540	845	
Charlesbourg-Ouest et Orsainville.....	1,205	2,065	2,991	5,268	
Courville.....	2,011	3,138	3,772	4,670	
Giffard.....	4,909	8,097	9,106	10,129	
Montmorency.....	5,393	5,817	6,077	5,985	
Québec-Ouest.....	3,619	7,295	7,945	8,733	
St-Michel Archange.....	1,990	4,310	5,388	6,168	
Total.....	27,971	45,295	54,411	69,853	
Appendice					
<i>Rive sud</i>					
Lauson.....	7,877	9,643	10,255	11,533	3%
DANS L'AXE ET À L'EST.....				268,477	75%
A L'OUEST DE L'AXE					
<i>Rive nord</i>					
Château d'Eau et Loretteville.....	2,853	4,992	5,875	7,579	
L'Ancienne-Lorette, Notre-Dame de Lorette et Les Saules.....	3,750	7,216	9,540	12,029	
La Petite Rivière.....	281	740	1,353	4,707	
St-Ambroise de la Jeune-Lorette.....	1,884	1,796	2,321	3,135	
St-Félix du Cap-Rouge.....	960	1,109	1,402	1,727	
Sainte-Foy.....	2,682	5,236	14,615	29,716	
Sillery.....	4,214	10,376	13,154	14,109	
Réserve Indienne.....	602	703	746	765	
Total.....	17,226	32,168	49,006	75,767	21%
<i>Rive sud</i>					
Charney.....	2,831	3,300	3,639	4,189	
Saint-Nicolas.....	947	1,067	1,241	1,295	
St-David de l'Auberivière.....	875	1,147	1,495	1,968	
St-Romuald d'Etchemin.....	4,027	4,797	5,278	5,681	
St-Télesphore.....	254	232	297	385	
Total.....	8,934	10,543	11,950	13,518	4%
A L'OUEST DE L'AXE.....				87,285	25%
GRAND TOTAL.....	224,756	272,827	309,969	355,762	100%

Appendice XI

Appendix XI

Brief on Road
Communications between
Quebec and Lévis

Mémoire sur les communications routières
entre Québec et Lévis

DISTRIBUTION OF TRAFFIC

The distribution of traffic between a direct Quebec-Lewis route and the present Quebec Bridge is based on the results of a brief investigation held in 1962 on the origin and destination of vehicles travelling north-south between the two shores.

Too heavy a concentration on the present Quebec Bridge

The results of that investigation unquestionably shows too heavy a concentration on

DISTRIBUTION DE LA CIRCULATION

La distribution de la circulation entre une voie directe Québec-Lévis et le pont de Québec actuel est basée sur les résultats d'une brève enquête, tenue en 1962, sur la provenance et de la destination des véhicules circulant entre les deux rives en direction nord-sud.

Trop forte concentration au pont de Québec actuel

Les résultats de cette enquête démontrent de façon non équivoque une trop forte con-

TABLE I

Daily average of north-south traffic between the territorial divisions of the North Shore and the South Shore on the Quebec Bridge

ORIGIN (FROM)		DESTINATION (TO)						
		X—Lotbinière and beyond	W—St. Etienne and beyond	Y—St. Lambert and beyond	Z—Dorchester and beyond	V—St. Romuald and vicinity	U—Lévis and Lauzon	T—Bellechasse and beyond
Ste-Foy-Sillery.....	B	490	275	140	65	500	780	250
C.R.—Anc. L.—Val St-M.....	F	145	35	25	25	80	100	40
Portneuf and beyond.....	G	55	20	50	30	45	79	100
City of Quebec.....	C	1,400	360	430	160	790	1,035	625
Charlesbourg-Beauport.....	H	135	10	30	5	20	20	20
Beyond the Laurentians.....	D	200	5	5	5	10	20	30
Montmorency and beyond.....	E	130	10	30	5	20	20	20
Total.....		2,555	715	710	295	1,465	2,045	1,085

Total
2,500
450
370
4,800
240
275
235
8,870

TABLEAU I

Moyenne quotidienne de la circulation entre les divisions territoriales de la rive nord et de la rive sud, en direction nord-sud, sur le pont de Québec.

ORIGINE (DE)		DESTINATION (A)						
		X—Lotbinière et au-delà	W—St-Félicienne et au-delà	Y—St-Lambert et Beauce	Z—Dorchester et au-delà	V—St-Romuald et environs	U—Lévis et Lauzon	T—Bellechasse et au-delà
Ste-Foy-Sillery.....	B	490	275	140	65	500	780	250
C.R.—Anc. L.—Val St-M.....	F	145	35	25	25	80	100	40
Portneuf et au-delà.....	G	55	20	50	30	45	79	100
Ville de Québec.....	C	1,400	360	430	160	790	1,035	625
Charlesbourg-Beauport.....	H	135	10	30	5	20	20	20
Au-delà des Laurentides.....	D	200	5	5	5	10	20	30
Montmorency et au-delà.....	E	130	10	30	5	20	20	20
Total.....		2,555	715	710	295	1,465	2,045	1,085

Total
2,500
450
370
4,800
240
275
235
8,870

the present Quebec Bridge. We note, for example, that out of more than 4,800 vehicles leaving Quebec and crossing over on the bridge, more than 1,000 are headed for Levis-Lauzon, 600 for Bellechasse and beyond, 150 for Dorchester and beyond, 800 for St-Romuald and vicinity, 450 for St-Lambert and the Beauce, 360 for St-Etienne and vicinity and 1,400 for Lotbinière and beyond.

Distribution of Total Traffic on present Quebec Bridge

It is generally acknowledged by traffic experts that a vehicle, after it has reached its destination, will return to its point of departure by the same route.

centration au pont de Québec actuel. Nous constatons, par exemple, que sur plus de 4,800 véhicules partant de Québec pour passer par le pont, plus de 1,000 se dirigent vers Lévis-Lauzon, 600 vers Bellechasse et au-delà, 150 vers Dorchester et au-delà, 800 vers St-Romuald et ses environs, 450 vers St-Lambert et la Beauce, 360 vers St-Etienne et les environs et enfin, 1,400 vers Lotbinière et au-delà.

Distribution de la circulation totale sur le pont de Québec actuel

Il est généralement admis par les spécialistes en circulation qu'un véhicule, après s'être rendu à son point de destination, revient à son point de départ par le même chemin.

TABLE II
Daily average of traffic between the territorial divisions of the North Shore and the South Shore on the Quebec Bridge

Territorial Divisions NORTH SHORE		SOUTH SHORE							Total
		X—Lotbinière and beyond	W—St. Etienne and beyond	Y—St. Lambert and beyond	Z—Dorchester and beyond	V—St. Romuald and vicinity	U—Levis and Lauzon	T—Bellechasse and beyond	
Ste-Foy-Sillery.....	B	980	550	280	130	1,000	1,560	500	5,000
P.R.—Anc. L.—Val St-M.....	F	290	70	50	50	160	200	80	900
Portneuf and beyond.....	G	110	40	100	60	90	140	200	740
City of Quebec.....	C	2,800	720	860	320	1,580	2,070	1,250	9,600
Charlesbourg—Beauport.....	H	270	20	60	10	40	40	40	480
Beyond the Laurentians.....	D	400	10	10	10	20	40	60	550
Montmorency and beyond.....	E	260	20	60	10	40	40	40	470
Total.....		5,110	1,430	1,420	590	2,930	4,090	2,170	17,740

TABLEAU II
Moyenne quotidienne de la circulation entre les divisions territoriales de la rive nord et de la rive sud sur le pont de Québec.

Divisions territoriales RIVE NORD		RIVE SUD							Total
		X—Lotbinière et au-delà	W—St-Etienne et au-delà	Y—St-Lambert et Beauce	Z—Dorchester et au-delà	V—St-Romuald et environs	U—Lévis et Lauzon	T—Bellechasse et au-delà	
Ste-Foy-Sillery.....	B	980	550	280	130	1,000	1,560	500	5,000
P.R.—Anc. L.—Val St-M.....	F	290	70	50	50	160	200	80	900
Portneuf et au-delà.....	G	110	40	100	60	90	140	200	740
Ville de Québec.....	C	2,800	720	860	320	1,580	2,070	1,250	9,600
Charlesbourg—Beauport.....	H	270	20	60	10	40	40	40	480
Au-delà des Laurentides.....	D	400	10	10	10	20	40	60	550
Montmorency et au-delà.....	E	260	20	60	10	40	40	40	470
Total.....		5,110	1,430	1,420	590	2,930	4,090	2,170	17,740

Taking our calculations given in table 1 as a basis and accepting the foregoing principle which undoubtedly has its exceptions, we can then find out the daily average of vehicles travelling in both directions on the Quebec Bridge.

The foregoing table shows that more than 54 per cent of the daily traffic on the present Quebec Bridge originates from or is headed for the City of Quebec and 23 per cent, the towns of Levis and Lauzon. This situation shows that much too large a number of vehicles are forced to make a detour of up to 18 miles to go over the present Quebec Bridge.

In the next few lines, we are going to make a scientific calculation of the number of vehicles which would use either a direct route, if there were one, or the present bridge.

Distribution of traffic on the present Quebec Bridge and on the Quebec-Levis axis

Two principles will be used as a basis for the distribution of traffic on the present bridge and on the Quebec-Levis axis:

A—The first principle is a rule of geometry: the shortest distance between two points is a straight line.

This principle seems all the more realistic to us because it is proved by the following facts: 1. regional geography; 2. concentration of more than 75 per cent of the population of the metropolitan area on the Quebec-Levis axis and east of this axis; 3. loss of time (20 to 40 minutes) and expense to users caused by the detour over the present bridge.

By weighing the statistics resulting from the application of this principle, we find, for

En prenant comme base de nos calculs exposés dans le tableau n° 1 et, en admettant le principe précédent qui comporte sans doute des exceptions, nous pouvons finalement connaître la moyenne quotidienne des véhicules circulant dans les deux sens sur le pont de Québec.

Le tableau précédent nous révèle que plus de 54 pour 100 de la circulation quotidienne sur le pont de Québec actuel a comme provenance ou destination la ville de Québec et, 23 pour 100 les villes de Lévis et Lauzon. Cette situation démontre qu'un nombre beaucoup trop grand de véhicules sont forcés de faire un détour pouvant aller jusqu'à 18 milles par le pont de Québec actuel.

Nous procédons, dans les quelques lignes suivantes, au calcul scientifique du nombre de véhicules qui emprunteraient soit une voie directe, si elle existait, soit le pont actuel.

Distribution de la circulation sur le pont de Québec actuel et dans l'axe Québec-Lévis

Deux principes serviront de base à la distribution de la circulation sur le pont actuel et dans l'axe Québec-Lévis:

A—Le premier principe s'identifie à une règle de géométrie: le plus court chemin entre deux points est la ligne droite.

Ce principe nous paraît d'autant plus réaliste que sa corroboration est conséquente des faits suivants: 1° la géographie régionale; 2° la concentration de plus de 75 pour 100 de la population de la région métropolitaine dans l'axe Québec-Lévis et à l'est de cet axe; 3° la perte de temps de 20 à 40 minutes et les dépenses qu'occasionne aux usagers le détour par le pont actuel.

En pondérant les statistiques découlant de l'application de ce principe, nous trouverons,

TABLE III

Distribution of the traffic between the territorial divisions of the region over the present Quebec Bridge

Territorial Divisions — NORTH SHORE		SOUTH SHORE							Total
		X—Lotbinière and beyond	W—St. Etienne and beyond	Y—St. Lambert and Beauce	Z—Dorchester and beyond	V—St. Romuald and vicinity	U—Levis and Lauzon	T—Bellechasse and beyond	
Ste-Foy-Sillery.....	B	980	550	280	130	500	780	500	3,720
C.R.—Anc. L.—Val St-M.....	F	290	70	50	25	100	150	40	725
Portneuf and beyond.....	G	110	40	100	60	90	70	100	570
City of Quebec.....	C	1,400	360	—	—	—	—	—	1,760
Charlesbourg—Beauport.....	H	135	10	—	—	—	—	—	145
Beyond the Laurentians.....	D	200	10	—	—	—	—	—	210
Montmorency and beyond.....	E	—	—	—	—	—	—	—	—
Total.....		3,115	1,040	430	215	690	1,000	640	7,130

TABLEAU III

Distribution de la circulation entre les divisions territoriales
de la région sur le pont de Québec actuel

Divisions territoriales RIVE NORD		RIVE SUD							Total
		X—Lotbinière et au-delà	W—St-Étienne et au-delà	Y—St-Lambert et Beauce	Z—Dorchester et au-delà	V—St-Romuald et environs	U—Lévis et Lauzon	T—Bellechasse et au-delà	
Ste-Foy-Sillery.....	B	980	550	280	130	500	780	500	3,720
C.R.-Anc. L.-Val St-M.....	F	290	70	50	25	100	150	40	725
Portneuf et au-delà.....	G	110	40	100	60	90	70	100	570
Ville de Québec.....	C	1,400	360	—	—	—	—	—	1,760
Charlesbourg-Beauport.....	H	135	10	—	—	—	—	—	145
Au-delà des Laurentides.....	D	200	10	—	—	—	—	—	210
Montmorency et au-delà.....	E	—	—	—	—	—	—	—	—
Total.....		3,115	1,040	430	215	690	1,000	640	7,130

example, that of the 2,800 vehicles travelling between the territories of the City of Quebec and Lotbinière, at least 1,400 would go over the Quebec-Levis axis. On the other hand, the 2,700 vehicles travelling over the bridge between the cities of Québec and Lévis-Lauzon would all go over the Quebec-Levis axis.

Tables III and IV summarize the situation.

On reading the foregoing tables, we note that 7,130 vehicles, i.e. 40% would travel over the Quebec Bridge and 10,610 vehicles, i.e. 60%, would pass over the Quebec-Levis axis.

However, in view of the large number of variables which influence the travellers'

par exemple, que des 2,800 véhicules circulant entre les territoires de la Ville de Québec et de Lotbinière, au moins 1,400 passeraient dans l'axe Québec-Lévis. D'autre part, les 2,070 véhicules circulant par le pont entre les villes de Québec et Lévis-Lauzon, passeraient tous dans l'axe Québec-Lévis.

Les tableaux III et IV résument la situation.

Nous remarquons; à la lecture des tableaux précédents, que 7,130 véhicules, soit 40 pour 100, circuleraient sur le pont de Québec, et 10,610 véhicules, soit 60 pour 100, passeraient dans l'axe Québec-Lévis.

Cependant, étant donné la multitude des mobiles qui influencent le voyageur dans le

TABLE IV

Distribution of traffic between the territorial divisions of the region on the Quebec-Levis axis

NORTH SHORE		SOUTH SHORE							Total
		X—Lotbinière and beyond	W—St. Etienne and beyond	Y—St. Lambert and beyond	Z—Dorchester and beyond	V—St. Romuald and vicinity	U—Levis and Lauzon	T—Bellechasse and beyond	
Ste-Foy-Sillery.....	B	—	—	—	—	500	780	—	1,280
C.R.-Anc. L.-Val St-M.....	F	—	—	—	25	60	50	40	175
Portneuf and beyond.....	G	—	—	—	—	—	70	100	170
City of Quebec.....	C	1,400	360	860	320	1,580	2,070	1,250	7,840
Charlesbourg-Beauport.....	H	135	10	60	10	40	40	40	335
Beyond the Laurentians.....	D	200	—	10	10	20	40	60	340
Montmorency and beyond.....	E	260	20	60	10	40	40	40	470
Total.....		1,995	395	990	375	2,240	3,090	1,530	10,610

TABLEAU IV

Distribution de la circulation entre les divisions territoriales
de la région dans l'axe Québec-Lévis

Divisions territoriales	RIVE SUD							Total
	X—Lotbinière et au-delà	W—St-François et au-delà	Y—St-Lambert et Beauce	Z—Dorchester et au-delà	V—St-Romuald et environs	U—Lévis et Lauzon	T—Bellechasse et au-delà	
Ste-Foy-Sillery.....	B —	—	—	—	500	780	—	1,280
C.-R.-Anc. L.-Val St-M.....	F —	—	—	25	60	50	40	175
Portneuf et au-delà.....	G —	—	—	—	—	70	100	170
Ville de Québec.....	C 1,400	360	860	320	1,580	2,070	1,250	7,840
Charlesbourg-Beauport.....	H 135	10	60	10	40	40	40	335
Au-delà des Laurentides.....	D 200	—	10	10	20	40	60	340
Montmorency et au-delà.....	E 260	20	60	10	40	40	40	470
Total.....	1,995	395	990	375	2,240	3,090	1,530	10,610

choice of a means of communication, we do not consider the new distribution obtained as being unchangeable, even if it is very realistic.

B—In order to avoid any error in the interpretation of the data given in tables III and IV, we thought it advisable to introduce a second principle that is generally accepted by traffic experts.

Traffic behaves almost like a fluid. It offers no resistance to deformation; vehicles, like molecules, are not linked to one another. Thus, we often note that vehicles, in order to avoid congestion on certain routes or for other reasons, use parallel or adjoining routes. This traffic pattern tends to establish a balance between alternate routes.

By logically applying this second principle, we see for example that of the 200 vehicles travelling between the territories of Ancienne-Lorette and Lévis-Lauzon over the Quebec Bridge, 100 vehicles would very likely pass over the Quebec-Lévis axis. The following two tables summarize the distribution of traffic according to the application of this last principle.

Tables V and VI reveal that 9,355 vehicles (approximately 52%) would travel on the Quebec-Lévis axis and that nearly 8,400 vehicles (48%) would travel on the Quebec Bridge.

Optimum and Minimum

According to the first principle which will undoubtedly have the greater influence, 60% of the traffic on the present bridge would use

choix d'un moyen de communications, nous ne considérons pas la nouvelle distribution obtenue comme immuable, bien qu'elle soit très réaliste.

B—Afin d'éviter toute erreur d'interprétation des données des tableaux III et IV, nous avons jugé opportun de faire intervenir un deuxième principe généralement admis par les spécialistes des services de circulation.

La circulation se comporte à peu près comme un fluide. Elle ne présente aucune résistance à la déformation, les véhicules, comme les molécules, n'étant pas liés entre eux. Ainsi, nous remarquons souvent que des véhicules, pour éviter la congestion de certaines routes ou pour d'autres motifs, empruntent des routes parallèles ou attenantes. Ce comportement de la circulation tend à établir un équilibre entre des voies alternatives.

En appliquant logiquement ce second principe, nous voyons par exemple que, des 200 véhicules circulant entre les territoires de l'Ancienne-Lorette et de Lévis-Lauzon sur le pont de Québec, 100 véhicules passeraient très probablement dans l'axe Québec-Lévis. Les deux tableaux suivants résument la distribution de la circulation d'après l'application de ce dernier principe.

Les tableaux V et VI nous révèlent que 9,355 véhicules, soit environ 52 p. 100, voyageraient dans l'axe Québec-Lévis, et que près de 8,400 véhicules, soit 48 p. 100, circuleraient sur le pont de Québec.

Optimum et minimum

D'après le premier principe, qui aura sans doute une influence prépondérante, 60 p. 100 de la circulation sur le pont actuel utiliserait

TABLE V

Distribution of traffic between the territorial divisions of the region on the Quebec-Levis axis

Territorial Divisions		SOUTH SHORE							Total
		X—Lotbinière and beyond	W—St. Etienne and beyond	Y—St. Lambert and Beauce	Z—Dorchester and beyond	V—St. Romuald and vicinity	U—Lévis and Lauzon	T—Bellechasse and beyond	
NORTH SHORE									
Ste-Foy-Sillery.....	B	—	—	—	—	500	780	250	1,530
C.R.—Anc. L.—Val St-M.....	F	—	—	—	25	80	100	40	245
Portneuf and beyond.....	G	—	—	—	—	—	—	—	—
City of Quebec.....	C	1,400	360	430	320	790	2,070	1,250	6,620
Charlesbourg—Beauport.....	H	135	10	60	10	40	40	40	335
Beyond the Laurentians.....	D	200	5	5	5	10	40	60	325
Montmorency and beyond.....	E	130	10	30	10	40	40	40	300
Total.....		1,865	385	525	370	1,460	3,070	1,680	9,335

TABEAU V

Distribution de la circulation entre les divisions territoriales de la région dans l'axe Québec-Lévis

Divisions territoriales		RIVE SUD							Total
		X—Lotbinière et au-delà	W—St-Étienne et au-delà	Y—St-Lambert et Beauce	Z—Dorchester et au-delà	V—St-Romuald et environs	U—Lévis et Lauzon	T—Bellechasse et au-delà	
RIVE NORD									
Ste-Foy-Sillery.....	B	—	—	—	—	500	780	250	1,530
C.-R.—Anc. L.—Val St-M.....	F	—	—	—	25	80	100	40	245
Portneuf et au-delà.....	G	—	—	—	—	—	—	—	—
Ville de Québec.....	C	1,400	360	430	320	790	2,070	1,250	6,620
Charlesbourg—Beauport.....	H	135	10	60	10	40	40	40	335
Au-delà des Laurentides.....	D	200	5	5	5	10	40	60	325
Montmorency et au-delà.....	E	130	10	30	10	40	40	40	300
Total.....		1,865	385	525	370	1,460	3,070	1,680	9,335

a means of direct communication between Quebec and Levis. We estimate that normally that optimum will be reached.

Consequently, the distribution of 52% of the traffic on the Quebec-Levis axis, the result of the application of the second principle, is a minimum which may be greatly exceeded.

In appendix IV we have determined the number of lanes required to meet future traffic requirements between the two shores of the metropolitan area. Here we shall use the same standards for calculating the number of lanes required between Quebec and Levis and on the axis of the present Quebec Bridge separately.

un moyen de communications routières directes entre Québec et Lévis. Nous estimons que normalement cet optimum sera atteint.

Par conséquent, la distribution de 52 p. 100 de la circulation dans l'axe Québec-Lévis, résultat de l'application du second principe, constitue un minimum qui pourra être largement dépassé.

A l'appendice IV nous avons déterminé le nombre de voies nécessaires pour répondre aux besoins futurs de la circulation entre les deux rives de la région métropolitaine. Ici, nous emploierons les mêmes normes pour calculer le nombre de voies requises entre Québec et Lévis et dans l'axe du pont de Québec actuel, séparément.

TABLE VI
Distribution of daily traffic on the Quebec Bridge

		SOUTH SHORE							Total
Territorial Divisions		X—Lotbinière and beyond	W—St. Etienne and beyond	Y—St. Lambert and Beauce	Z—Dorchester and beyond	V—St. Romuald and vicinity	U—Lévis and Lauzon	T—Bellechasse and beyond	
NORTH SHORE									
Ste-Foy-Sillery.....	B	980	550	280	130	500	780	250	3,470
C.R.—Anc. L.—Val St-M.....	F	290	70	50	25	80	100	40	655
Portneuf and beyond.....	G	110	40	100	60	90	140	200	740
City of Quebec.....	C	1,400	360	430	—	790	—	—	2,980
Charlesbourg—Beauport.....	H	135	10	—	—	—	—	—	145
Beyond the Laurentians.....	D	200	5	5	5	10	—	—	225
Montmorency and beyond.....	E	130	10	30	—	—	—	—	170
Total.....		3,245	1,045	895	220	1,470	1,020	490	8,385

TABLEAU VI
Distribution de la circulation quotidienne
sur le pont de Québec

		RIVE SUD							Total
Divisions territoriales		X—Lotbinière et au-delà	W—St.Étienne et au-delà	Y—St.Lambert et Beauce	Z—Dorchester et au-delà	V—St.Romuald et environs	U—Lévis et Lauzon	T—Bellechasse et au-delà	
RIVE NORD									
Ste-Foy-Sillery.....	B	980	550	280	130	500	780	250	3,470
C.R.—Anc. L.—Val St-M.....	F	290	70	50	25	80	100	40	655
Portneuf et au-delà.....	G	110	40	100	60	90	140	200	740
Ville de Québec.....	C	1,400	360	430	—	790	—	—	2,980
Charlesbourg—Beauport.....	H	135	10	—	—	—	—	—	145
Au-delà des Laurentides.....	D	200	5	5	5	10	—	—	225
Montmorency et au-delà.....	E	130	10	30	—	—	—	—	170
Total.....		3,245	1,045	895	220	1,470	1,020	490	8,385

C—PROJECTION OF THE TRAFFIC AT 52% AND AT 60%

Year	Traffic between the two shores	Between Quebec and Lévis		Quebec Bridge	
		Minimum	Optimum	Minimum	Optimum
		52%	60%	40%	48%
1962	7,111,395	3,697,925	4,266,837	2,844,558	3,413,469
1963	7,742,529	4,026,115	4,645,517	3,097,011	3,716,413
1964	8,436,781	4,387,126	5,062,068	3,374,712	4,049,654
1965	9,200,459	4,784,238	5,520,275	3,680,183	4,416,220
1966	10,040,504	5,221,062	6,024,302	4,016,201	4,819,441
1967 ¹	10,964,554	5,701,568	6,578,732	4,385,821	5,262,985
1968	11,981,009	6,230,124	7,188,605	4,792,403	5,750,884
1969	13,099,109	6,811,536	7,859,465	5,239,643	6,287,572
1970	14,329,019	7,451,089	8,597,411	5,731,607	6,877,929
1971	15,681,920	8,154,598	9,409,152	6,272,768	7,527,321
1972	17,170,112	8,928,858	10,302,067	6,868,044	8,241,653
1973	18,807,123	9,879,703	11,284,273	7,522,849	9,027,419
1974	20,607,837	10,726,075	12,364,702	8,243,134	9,891,761
1975	22,588,618	11,756,081	13,553,170	9,035,447	10,842,536
1976	24,767,479	12,879,089	14,860,487	9,906,991	11,888,389
1977	27,164,226	14,242,841	16,298,535	10,865,690	13,038,828
1978	29,800,648	15,496,336	17,880,388	11,920,259	14,304,031
1979	32,700,712	17,004,370	19,620,427	13,080,284	15,696,341
1980	35,890,783	18,663,207	21,534,469	14,356,313	17,227,575
1981	39,399,861	20,487,927	23,639,916	15,759,944	18,911,933

¹We have not taken into account the possible increase of 1,000,000 vehicles attributable to the influence of Expo '67 and the Centennial Year celebrations.

C—PROJECTION DE LA CIRCULATION À 52% ET À 60%

Année	Circulation entre les deux rives	Entre Québec et Lévis		Pont de Québec	
		Minimum	Optimum	Minimum	Optimum
		52%	60%	40%	48%
1962	7,111,395	3,697,925	4,266,837	2,844,558	3,413,469
1963	7,742,529	4,026,115	4,645,517	3,097,011	3,716,413
1964	8,436,781	4,387,126	5,062,068	3,374,712	4,049,654
1965	9,200,459	4,784,238	5,520,275	3,680,183	4,416,220
1966	10,040,504	5,221,062	6,024,302	4,016,201	4,819,441
1967 ⁽¹⁾	10,964,554	5,701,568	6,578,732	4,385,821	5,262,985
1968	11,981,009	6,230,124	7,188,605	4,792,403	5,750,884
1969	13,099,109	6,811,536	7,859,465	5,239,643	6,287,572
1970	14,329,019	7,451,089	8,597,411	5,731,607	6,877,929
1971	15,681,920	8,154,598	9,409,152	6,272,768	7,527,321
1972	17,170,112	8,928,858	10,302,067	6,868,044	8,241,653
1973	18,807,123	9,879,703	11,284,273	7,522,849	9,027,419
1974	20,607,837	10,726,075	12,364,702	8,243,134	9,891,761
1975	22,588,618	11,756,081	13,553,170	9,035,447	10,842,536
1976	24,767,479	12,879,089	14,860,487	9,906,991	11,888,389
1977	27,164,226	14,242,841	16,298,535	10,865,690	13,038,828
1978	29,800,648	15,496,336	17,880,388	11,920,259	14,304,031
1979	32,700,712	17,004,370	19,620,427	13,080,284	15,696,341
1980	35,890,783	18,663,207	21,534,469	14,356,313	17,227,575
1981	39,399,861	20,487,927	23,639,916	15,759,944	18,911,933

⁽¹⁾Nous n'avons pas tenu compte de l'augmentation possible de plus de 1,000,000 de véhicules attribuable à l'influence de l'Exposition Universelle de 1967 et des fêtes du Centenaire de la Confédération.

D—NUMBER OF LANES REQUIRED TO MEET FUTURE TRAFFIC REQUIREMENTS ON THE QUEBEC-LEVIS AXIS

Year	Traffic between Quebec and Lévis		2 lane roads	4 lane roads	6 lane roads	
	Minimum	Optimum				
Normal Capacity.....			4,000,000	8,000,000	11,000,000	
1962.....	3,697,925	4,266,837	}	}	}	
1963.....	4,026,115	4,645,517				
1964.....	4,387,126	5,062,068				
1965.....	4,784,238	5,520,275				
1966.....	5,221,062	6,024,302	} 2	} 1		
1967.....	5,701,568	6,578,732				
1968.....	6,230,124	7,188,605	}	}	} 1	
1969.....	6,811,536	7,859,465				
1970.....	7,451,089	8,597,411	}	}		
1971.....	8,154,598	9,409,152				
1972.....	8,928,858	10,302,067	} 3			
1973.....	9,879,703	11,284,273				
1974.....	10,726,075	12,364,702	}	} 2	}	
1975.....	11,756,081	13,553,170				
1976.....	12,879,089	14,860,487	} 4			
1977.....	14,242,841	16,298,535				
1978.....	15,496,336	17,880,388	}	}	} 2	
1979.....	17,004,370	19,620,427				
1980.....	18,663,207	21,534,469	} 5	} 3		
1981.....	20,487,927	23,639,916				
			} 6		} 3	

D—NOMBRE DE VOIES REQUISES POUR RÉPONDRE AUX BESOINS FUTURS DE LA CIRCULATION DANS L'AXE QUÉBEC-LÉVIS

Année	Circulation entre Québec et Lévis		Routes à 2 voies	Routes à 4 voies	Routes à 6 voies	
	Minimum	Optimum				
Capacité normale.....			4,000,000	8,000,000	11,000,000	
1962.....	3,697,925	4,266,837	}	}	}	
1963.....	4,026,115	4,645,517				
1964.....	4,387,126	5,062,068				
1965.....	4,784,238	5,520,275				
1966.....	5,221,062	6,024,302	} 2	} 1		
1967.....	5,701,568	6,578,732				
1968.....	6,230,124	7,188,605	}	}	} 1	
1969.....	6,811,536	7,859,465				
1970.....	7,451,089	8,597,411	}	}		
1971.....	8,154,598	9,409,152				
1972.....	8,928,858	10,302,067	} 3			
1973.....	9,879,703	11,284,273				
1974.....	10,726,075	12,364,702	}	} 2		
1975.....	11,756,081	13,553,170				
1976.....	12,879,089	14,860,487	} 4			
1977.....	14,242,841	16,298,535				
1978.....	15,496,336	17,880,388	}	}	} 2	
1979.....	17,004,370	19,620,427				
1980.....	18,663,207	21,534,469	} 5	} 3		
1981.....	20,487,927	23,639,916				
			} 6		} 3	

E—NUMBER OF LANES REQUIRED TO MEET FUTURE TRAFFIC REQUIREMENTS
ON THE PRESENT QUEBEC BRIDGE AXIS

Year	Traffic on the present Quebec Bridge axis		2 lane roads	4 lane roads	6 lane roads
	Minimum	Optimum			
Normal Capacity.....			4,000,000	8,000,000	11,000,000
1962.....	2,844,558	3,413,469	1		1
1963.....	3,097,011	3,716,413			
1964.....	3,374,712	4,049,654			
1965.....	3,680,183	4,416,220			
1966.....	4,016,201	4,819,441			
1967.....	4,385,821	5,262,985	2	1	
1968.....	4,792,403	5,750,884			
1969.....	5,239,643	6,287,572			
1970.....	5,731,607	6,877,929			
1971.....	6,272,768	7,527,321			
1972.....	6,868,044	8,241,653	3	2	
1973.....	7,522,849	9,027,419			
1974.....	8,243,134	9,891,761			
1975.....	9,035,447	10,842,536			
1976.....	9,906,991	11,888,389			
1977.....	10,865,690	13,038,828	4	3	2
1978.....	11,920,259	14,304,031			
1979.....	13,080,284	15,696,341			
1980.....	14,356,313	17,227,575			
1981.....	15,759,944	18,911,933			

E—NOMBRE DE VOIES REQUISES POUR RÉPONDRE AUX BESOINS FUTURS DE LA
CIRCULATION DANS L'AXE DU PONT DE QUÉBEC ACTUEL

Année	Circulation dans l'axe du pont de Québec actuel		Routes à 2 voies	Routes à 4 voies	Routes à 6 voies
	Minimum	Optimum			
Capacité normale.....			4,000,000	8,000,000	11,000,000
1962.....	2,844,558	3,413,469	1		1
1963.....	3,097,011	3,716,413			
1964.....	3,374,712	4,049,654			
1965.....	3,680,183	4,416,220			
1966.....	4,016,201	4,819,441			
1967.....	4,385,821	5,262,985	2	1	
1968.....	4,792,403	5,750,884			
1969.....	5,239,643	6,287,572			
1970.....	5,731,607	6,877,929			
1971.....	6,272,768	7,527,321			
1972.....	6,868,044	8,241,653	3	2	
1973.....	7,522,849	9,027,419			
1974.....	8,243,134	9,891,761			
1975.....	9,035,447	10,842,536			
1976.....	9,906,991	11,888,389			
1977.....	10,865,690	13,038,828	4	3	2
1978.....	11,920,259	14,304,031			
1979.....	13,080,284	15,696,341			
1980.....	14,356,313	17,227,575			
1981.....	15,759,944	18,911,933			

APPENDIX XII

APPENDICE XII

Brief on Road Communications between Quebec and Lévis

Mémoire sur les communications routières entre Québec et Lévis

COST OF DETOURING OVER THE PRESENT QUEBEC BRIDGE

COÛT DU DÉTOUR PAR LE PONT DE QUÉBEC ACTUEL

We have seen that in 1962, 6,811,395 vehicles travelled between the two shores of the St. Lawrence opposite the Quebec region. We also proved that a minimum of 52% or an optimum of 60% of those vehicles would have crossed over the river on the Quebec-Lévis axis if an adequate means of communication had existed at that location.

Nous avons vu qu'en 1962, 6,811,395 véhicules circulaient entre les deux rives du St-Laurent, à la hauteur de la région de Québec. Nous avons également prouvé qu'un minimum de 52 p. 100 ou un optimum de 60 p. 100 de ces véhicules auraient traversé le fleuve dans l'axe Québec-Lévis, si un moyen de communication adéquat avait existé à cet endroit.

Furthermore, we know from the results of an on the spot investigation that 84% of the traffic is made up of automobiles (5,721,571 in 1962) and 16% is made up of commercial vehicles (1,089,824 in 1962).

De plus, nous connaissons, à la suite d'une enquête faite sur place, que 84 p. 100 de la circulation est composée d'automobiles (soit 5,721,571 en 1962) et 16 p. 100 de la circulation, de véhicules commerciaux (soit 1,089,824 en 1962).

By establishing for each category of vehicles a minimum cost per mile covered, we can calculate the additional expense required for making a detour over the Quebec Bridge.

En établissant pour chacune des catégories de véhicules un coût minimum par mille parcouru, nous pouvons calculer la dépense supplémentaire requise pour faire un détour par le pont de Québec.

1. Standards

1. Normes

(a) By eliminating weekends when commercial vehicles do not generally travel and when automobile traffic on Saturday and Sunday is almost exclusively tourist traffic, we shall adopt the five day week for our calculations. $(5,721,571 \times 5/7: 4,086,835 \text{ automobiles})$.

a) En éliminant les fins de semaine, alors que les véhicules commerciaux ne circulent généralement pas et que la circulation des voitures du samedi et du dimanche est presque exclusivement touristique, nous adopterons, pour nos calculs, la semaine de cinq jours.

$(5,572,571 \times 5/7 = 4,086,835 \text{ automobiles})$

(b) *Distance Factor*: since we do not know exactly from which location vehicles would leave to cross over the bridge on the Quebec-Lévis axis, we are arbitrarily setting the distance that must be covered by those who have to use the present bridge at a minimum of 10 miles. This 10 mile average is certainly much less than the actual distance since a large number of vehicles have to travel more than double that distance.

b) *Facteur distance*: étant donné que nous ne savons pas exactement de quel endroit les véhicules partiraient pour traverser le fleuve dans l'axe Québec-Lévis, nous fixons arbitrairement à un minimum de 10 milles, la distance supplémentaire que doivent parcourir ceux qui doivent emprunter le pont actuel. Cette moyenne de 10 milles est certainement bien inférieure à la réalité, un grand nombre de véhicules devant parcourir plus du double de cette distance.

(c) *Time Factor*: According to the Dominion Bureau of Statistics publication *National Accounts Income and Expenditure*, the per capita income was around \$1,460.00 in 1962. In the publication *Fiscal Statistics*, it mentions that the average income of a citizen in the Province of Quebec who filed an income tax return was \$3,317.00 in 1959. Accepting the fact that a work-week is 40 hours and that the detour over the bridge takes 20 minutes, it therefore costs the motorist "in loss of time" *nearly 25 cents (\$0.25 in the first case and nearly 52 cents (\$0.52) in the second.*

c) *Facteur temps*: d'après la publication «National Accounts Income and Expenditure» du Bureau fédéral de la Statistique, le revenu per capita était de l'ordre de \$1,460.00 en 1962. D'autre part, dans la publication «Statistique fiscale», on mentionne que le revenu moyen du citoyen de la Province de Québec établissant son rapport d'impôt était de \$3,317.00 en 1959. En admettant que la semaine représente 40 heures de travail et que le détour par le pont requiert 20 minutes, il en coûte donc «en perte de temps» à l'automobiliste *près de 25 cents (0.25) dans le premier cas, et près de 52 cents (0.52) dans le second.*

d) Coût

1. *For an automobile*: we estimate that it costs a minimum of 5 cents (\$0.05) a mile to operate an automobile. The cost of the detour over the bridge therefore is 50 cents (\$0.50).

2. *For commercial vehicles*: according to recent statistics compiled by the Quebec Trucking Association, the operating costs of a trailer-truck are 35 cents a mile. It costs 27 cents a mile for a 4 ton truck, 25 cents a mile for a 3 ton truck, 23 cents a mile for a 2 ton truck, etc.

We know that commercial traffic makes up 16% of the total traffic between the two shores, i.e. 1,089,824 trips in 1962. One per cent of this figure includes buses, 3% includes trailer-trucks and 12% ordinary trucks.

To simplify our calculations we shall therefore say that the detour over the present bridge costs the trailer-truck owner \$3.50 and the owner of other commercial vehicles an average of \$2.50.

$$\begin{aligned} (1962 - \text{trailer-trucks } 1,089,824 \times 3/16 &= 204,342) \\ (1962 - \text{other commercial vehicles } 1,089,824 \times 3/16 &= 885,482) \end{aligned}$$

CALCULATIONS

For 52% of the traffic making the detour over the bridge: (take A or B)

A—if the "time lost" factor is estimated at 25 cents:

(1) Operating cost of cars = operating cost of automobile + evaluation of the time lost factor	
operating cost of cars:	
$4,086,835 \times 52/100 \times \$0.50 \dots$	$= \$1,062,577$
evaluation of time lost:	
$4,086,835 \times 52/100 \times \$0.25 \dots$	$= 531,288$
TOTAL	\$1,593,865

(2) Operating cost of commercial vehicles = operating cost of trailer-trucks + operating cost of other commercial vehicles.	
operating cost of trailer-trucks:	
$204,342 \times 52/100 \times \$3.50 \dots$	$= \$ 371,900$
operating cost of other commercial vehicles:	
$885,482 \times 52/100 \times \$2.50 \dots$	$= \$ 1,151,127$
Total	\$ 1,523,027

(3) Operating cost of cars + operating cost of commercial vehicles = total	
$\$1,593,865 + \$1,523,027 \dots$	$= \$ 3,116,892$

B If the "time lost" factor is estimated at 52 cents evaluation of time lost:

$4,086,835 \times 52/100 \times \$0.52 \dots$	$= \$ 1,105,080$
time lost	\$ 1,105,080
operating cost of cars	1,062,577
operating cost of commercial vehicles	1,523,027
Total	\$ 3,690,684

d) Coût

1. *Pour une automobile*: nous estimons qu'il en coûte au minimum 5 cents (\$0.05) pour conduire une automobile sur une distance d'un (1) mille. Le coût du détour par le pont est donc de 50 cents (\$0.50).

2. *Pour les véhicules commerciaux*: d'après des statistiques récentes compilées par l'Association du Camionnage de Québec, les coûts d'opération d'un camion-remorque sont de 35 cents le mille. Il en coûte 27 cents le mille pour un camion d'une capacité de 4 tonnes, 25 cents le mille pour un «3 tonnes», 23 cents le mille pour un «2 tonnes», etc...

Or, nous savons que la circulation commerciale constitue 16% de la circulation totale entre les deux rives, soit 1,089,824 voyages en 1962. Ce nombre comprend 1% d'autobus, 3% de camions-remorques, et 12% de camions ordinaires.

Pour simplifier nos calculs, nous dirons par conséquent que le détour par le pont actuel coûte \$3.50 au propriétaire du camion-remorque et en moyenne \$2.50 au propriétaire des autres véhicules commerciaux.

$$\begin{aligned} (1962 - \text{camions-remorques } 1,089,824 \times 3/16 &= 204,342) \\ (1962 - \text{autres véhicules commerciaux } 1,089,824 \times 13/16 &= 885,482) \end{aligned}$$

CALCULS

Pour 52% de la circulation faisant le détour par le pont (Prendre A ou B)

A—Si le facteur «temps perdu pour un automobiliste» est évalué à 25 cents:

(1) Coût d'opération des voitures = coût d'opération de l'automobile + évaluation du facteur temps perdu	
coût d'opération des voitures:	
$4,086,835 \times 52/100 \times \$0.50 \dots$	$= \$ 1,062,577$
évaluation du temps perdu:	
$4,086,835 \times 52/100 \times \$0.25 \dots$	$= 531,288$
Total	\$ 1,593,865

(2) Coût d'opération des véhicules commerciaux = coût d'opération des camions-remorques + coût d'opération des autres véhicules commerciaux	
coût d'opération des camions-remorques:	
$204,342 \times 52/100 \times \$3.50 =$	$\$ 371,900$
coût d'opération des autres véhicules commerciaux:	
$885,482 \times 52/100 \times \$2.50 =$	$1,151,127$
Total	\$ 1,523,027

(3) Coût d'opération des voitures + coût d'opération des véhicules commerciaux = total	
$\$1,593,865 + \$1,523,027 =$	$\$ 3,116,892$

B—Si le facteur «temps perdu pour un automobiliste» est évalué à 52 cents:

évaluation du temps perdu:	
$4,086,835 \times 52/100 \times \$0.52 \dots$	$= \$ 1,105,080$
temps perdu	\$ 1,105,080
coût d'opération des voitures	1,062,577
coût d'opération des véhicules commerciaux	1,523,027
Total	\$ 3,690,684

For 60% of the traffic making a detour over the bridge:
(Take C or D)

C If the "time lost" factor is estimated at 25 cents:

(1) Operating cost of cars = operating cost of auto-	
mobile + evaluation of the time lost factor.	
operating cost of cars:	
$4,086,835 \times 60/100 \times \$0.50 \dots = \$$	1,227,577
evaluation of time lost:	
$4,086,835 \times 60/100 \times \$0.25 \dots = \$$	613,788
Total.....	\$ 1,841,365

(2) Operating cost of commercial vehicles = operating	
cost of trailer-trucks + operating cost of other com-	
mercial vehicles.	
operating cost of trailer-trucks:	
$204,342 \times 60/100 \times \$3.50 \dots = \$$	429,114
operating cost of other commercial vehicles:	
$885,482 \times 60/100 \times \$2.50 \dots = \$$	1,328,220
Total.....	\$ 1,757,334

(3) Operating cost of cars + operating cost of commercial	
vehicles = total	
$\$1,841,365 + \$1,757,334 \dots = \$$	3,598,699

D If the "time lost" factor is estimated at 25 cents:	
evaluation of the time lost:	
$4,086,835 \times 60/100 \times \$0.52 \dots = \$$	1,275,090
time lost.....	1,275,090
operating cost of cars.....	1,227,577
operating cost of commercial	
vehicles.....	1,757,334
Total.....	\$ 4,260,001

Pour 60% de la circulation faisant un détour par le pont
(Prendre C ou D)

C—Si le facteur «temps perdu pour un automobiliste»

est évalué à 25 cents:	
(1) Coût d'opération des voitures = coût d'opération de	
l'automobile + évaluation du facteur temps perdu	
coût d'opération des voitures:	
$4,086,835 \times 60/100 \times \$0.50 \dots = \$$	1,227,577
évaluation du temps perdu:	
$4,086,835 \times 60/100 \times \$0.25 \dots =$	613,788
Total.....	\$ 1,841,365

(2) Coût d'opération des véhicules commerciaux =	
coût d'opération des camions-remorques + coût d'opé-	
ration des autres véhicules commerciaux	
coût d'opération des camions-remorques:	
$204,342 \times 60/100 \times \$3.50 \dots = \$$	429,114
coût d'opération des autres véhicules	
commerciaux:	
$885,482 \times 60/100 \times \$2.50 \dots =$	1,328,220
Total.....	\$ 1,757,334

(3) Coût d'opération des voitures + coût d'opération des	
véhicules commerciaux = total	
$\$1,841,365 + \$1,757,334 \dots = \$$	3,598,699

D—Si le facteur «temps perdu pour un automobiliste»	
est évalué à 52 cents:	
évaluation du temps perdu:	
$4,086,835 \times 60/100 \times \$0.52 \dots = \$$	1,275,090
temps perdu.....	1,275,090
coût d'opération des voitures..	1,227,577
coût d'opération des véhicules	
commerciaux.....	1,757,334
Total.....	\$ 4,260,001

Finally, we shall arrange the costs into two tables, the first showing the maximum and minimum costs and the second separating the operating cost of vehicles from the estimate of the time factor.

TABLE 1

Maximum	
Operating cost of all the vehicles (60% of the	
traffic).....	\$ 2,984,911
Estimate of the time factor ($4,086,835 \times$	
$60/100 \times \$0.52$).....	1,275,090
Total.....	\$ 4,260,001

Minimum	
Operating cost of all the vehicles (52% of the	
traffic).....	\$ 2,585,604
Estimate of the time factor ($4,086,835 \times$	
$52/100 \times \$0.25$).....	531,288
Total.....	\$ 3,116,892

TABLE II

1) Number of vehicles which would have crossed over		
the river on the Levis-Quebec axis in 1962:		
	52%	60%
a) Cars.....	2,125,154	2,452,100
b) Trailer-trucks.....	106,257	122,605
c) Other commercial vehicles	460,450	531,289
	2,691,861	3,105,994

TABEAU I

Maximum	
Coût d'opération de tous les véhicules (60%	
de la circulation).....	\$ 2,984,911
Évaluation du facteur temps ($4,086,835 \times$	
$60/100 \times \$0.52$).....	1,275,090
Total.....	\$ 4,260,001

Minimum	
Coût d'opération de tous les véhicules (52%	
de la circulation).....	\$ 2,585,604
Évaluation du facteur temps ($4,086,835 \times$	
$52/100 \times \$0.25$).....	531,288
Total.....	\$ 3,116,892

TABEAU II

1) Nombre de véhicules qui auraient traversé le fleuve		
dans l'axe Lévis—Québec en 1962:		
	52%	60%
a) Voitures.....	2,125,154	2,452,100
b) Camions-remorques.....	106,257	122,605
c) Autres véhicules commer-		
ciaux.....	460,450	531,289
	2,691,861	3,105,994

(2) Operating Cost:

	52%	60%
a) Cars.....	\$1,062,577	\$1,227,577
b) Trailer-trucks.....	371,900	429,114
c) Other commercial vehicles.....	1,151,127	1,328,220

\$2,585,604 \$2,984,911

(3) Estimate of the time factor:

	52%	60%
a) According to an average annual income of \$1,460.....	\$ 531,288	\$ 613,788
b) According to an average annual income of \$3,317.....	1,105,080	1,275,090

(2) Coût d'opération:

	52%	60%
a) Voitures.....	\$1,062,577	\$1,227,577
b) Camions-remorques.....	371,900	429,114
c) Autres véhicules commerciaux.....	1,151,127	1,328,220

\$2,585,604 \$2,984,911

(3) Évaluation du facteur temps:

	52%	60%
a) D'après un revenu annuel moyen de \$1,460.....	\$ 531,288	\$ 613,788
b) D'après un revenu annuel moyen de \$3,317.....	1,105,080	1,275,090

APPENDIX XIII

Brief on Road Communications between Quebec and Lévis

ESTIMATE OF REVENUE FROM A
HYPOTHETICAL TOLL

Here is a maximum and minimum estimate of the anticipated revenue from a toll imposed on a tunnel or bridge from centre to centre between Quebec and Lévis at a rate of 25 cents for automobiles and \$1.00 for commercial vehicles.

These calculations are based on the estimate of the number of vehicles which would use a centre-to-centre communication route appearing in appendix XI and on the normal theoretical capacity of a 4 lane road established at 8 million vehicles per year.

Minimum

The minimum figure is calculated on 52 per cent of the total traffic between the two shores.

APPENDICE XIII

Mémoire sur les communications routières entre Québec et Lévis

ESTIMATION DES REVENUS D'UN PÉAGE
HYPOTHÉTIQUE

Voici une estimation minimum et maximum du revenu anticipé d'un péage imposé à un tunnel ou un pont de centre à centre, entre Québec et Lévis, aux taux de .25¢ pour les automobiles et de \$1.00 pour les véhicules commerciaux.

Ces calculs sont basés sur l'estimation du nombre des véhicules qui utiliseraient une voie de communications de centre à centre apparaissant à l'appendice XI et sur la capacité théorique normale d'une route à 4 voies, établie à 8 millions de véhicules par année.

Minimum

Le chiffre minimum est calculé sur 52% de la circulation totale entre les deux rives.

Year	Total Traffic	Automobiles (84% at 25c)	Commercial Vehicles (16% at \$1.00)	Total
		\$	\$	\$
1968.....	6,230,000	1,308,300	996,800	2,305,100
1969.....	6,812,000	1,430,520	1,089,920	2,520,440
1970.....	7,451,000	1,564,710	1,192,160	2,756,870
1971.....	8,155,000	1,712,500	1,304,800	3,017,300
1972.....	8,800,000	1,848,000	1,408,000	3,256,000
Total for the first five years.....				13,855,710

Année	Circulation Totale	Automobiles (84% à .25c.)	Véhicules commerciaux (16% à \$1.00)	Total
		\$	\$	\$
1968.....	6,230,000	1,308,300	996,800	2,305,100
1969.....	6,812,000	1,430,520	1,089,920	2,520,440
1970.....	7,451,000	1,564,710	1,192,160	2,756,870
1971.....	8,155,000	1,712,500	1,304,800	3,017,300
1972.....	8,800,000	1,848,000	1,408,000	3,256,000
Total pour les 5 premières années.....				\$13,855,710

We estimate an annual revenue of \$3,256,000 starting in 1972; this corresponds to 110 per cent of the normal theoretical capacity of the tunnel or the bridge. This theoretical capacity will be exceeded that year and the actual revenue will then be much greater than that amount. The present Quebec Bridge is an example of exceeded capacity. This year, it will have yielded almost double that theoretical figure.

Maximum

The maximum figure is calculated on 60 per cent of the total traffic between the two shores.

Nous estimons un revenu annuel de \$3,256,000 par année à partir de 1972, ce qui correspond à 110% de la capacité théorique normale du tunnel ou du pont. Cette capacité théorique sera dépassée cette année-là et les revenus réels seront dès lors bien supérieurs à cette somme. Le pont de Québec actuel est un exemple de la capacité dépassée. Cette année, il aura débité tout près du double de ce chiffre théorique.

Maximum

Le chiffre maximum est calculé sur 60% de la circulation totale entre les deux rives.

Year	Total Traffic	Automobiles (85% at 25c)	Commercial Vehicles (16% at \$1.00)	Total
		\$	\$	\$
1968.....	7,189,000	1,509,690	1,150,240	2,659,930
1969.....	7,859,000	1,650,390	1,257,440	2,907,830
1970.....	8,597,000	1,805,370	1,375,520	3,180,890
1971.....	8,800,000	1,848,000	1,408,000	3,256,000
1972.....	8,800,000	1,848,000	1,408,000	3,256,000
Total for the first 5 years.....				15,260,650

Année	Circulation Totale	Automobiles (84% à .25c.)	Véhicules commerciaux (16% à \$1.00)	Total
		\$	\$	\$
1968.....	7,189,000	1,509,690	1,150,240	2,659,930
1969.....	7,859,000	1,650,390	1,257,440	2,907,830
1970.....	8,597,000	1,805,370	1,375,520	3,180,890
1971.....	8,800,000	1,848,000	1,408,000	3,256,000
1972.....	8,800,000	1,848,000	1,408,000	3,256,000
Total pour les 5 premières années.....				\$15,260,650

By limiting the revenue to that sum of \$3,256,000 per annum, which is well below what may be justifiably anticipated, we obtain the following long-term revenue:

En limitant les revenus à cette somme de \$3,256,000 par année, ce qui est bien en deçà de ce que l'on est justifiable d'anticiper, nous obtenons les revenus suivants, à longue période:

Period	Minimum Traffic	Maximum Traffic	Période	Circulation minimum	Circulation maximum
20 years.....	\$ 62,695,710	\$ 64,100,650	20 ans.....	\$ 62,695,710	\$ 64,100,650
30 years.....	95,255,710	96,660,650	30 ans.....	95,255,710	96,660,650
40 years.....	127,815,710	129,220,650	40 ans.....	127,815,710	129,220,650
50 years.....	160,375,710	161,780,650	50 ans.....	160,375,710	161,780,650

APPENDIX XIV

Brief on Road Communications
between Quebec and Lévis

ANNUAL INSTALMENTS

In order to enable us to estimate the approximate annual cost of financing Projects A—tunnel from centre to centre—E—bridge—tunnel from centre to centre—and G—improvements to the Quebec Bridge, a well known actuary in Quebec kindly calculated the sum that would have to be spent to pay back in annual instalments the required loans, capital and interest, at the rate of 5½% per annum.

Here are the results of those calculations:

Amount Borrowed	Periods			
	20 years	30 years	40 years	50 years
\$	\$	\$	\$	\$
15,000,000	1,255,190	1,032,080	934,805	885,922
40,000,000	3,347,173	2,752,216	2,492,814	2,362,458
45,000,000	3,765,570	3,096,240	2,804,415	2,657,766

APPENDICE XIV

Mémoire sur les
communications routières
entre Québec et Lévis

ANNUITÉS

Afin de nous permettre d'évaluer le coût annuel approximatif du financement des projets A—tunnel de centre à centre—E—pont—tunnel de centre à centre—et G—améliorations au pont de Québec, un actuaire bien connu à Québec a bien voulu nous calculer la somme qu'il faudrait déboursier pour rembourser par versements annuels les emprunts requis, capital et intérêt, aux taux de 5½% l'an.

Voici le résultat de ces calculs:

Montant emprunté	Périodes			
	20 ans	30 ans	40 ans	50 ans
\$	\$	\$	\$	\$
15,000,000	1,255,190	1,032,080	934,805	885,922
40,000,000	3,347,173	2,752,216	2,492,814	2,362,458
45,000,000	3,765,570	3,096,240	2,804,415	2,657,766

APPENDIX XV

Brief on Road Communication between Quebec and Lévis

LEVIS FERRY

The Levis Ferry company provides a direct ferry service between Quebec and Lévis.

It operates the service under a tripartite contract binding it to the Cities of Quebec and Lévis on the basis of an exclusive franchise for a period of 36 years expiring on May 1, 1965.

At present, the company keeps four vessels in operation: two for the summer service which goes from approximately April 15 to December 15, and two for the winter service from December 15 to April 15. In the summer, the LOUIS JOLIETTE with a capacity of 44 vehicles and the BIENVILLE with a capacity of 34 vehicles leave every twenty minutes. During the 4 winter months, the CITE DE

APPENDICE XV

Mémoire sur les communications routières entre Québec et Lévis

LA TRAVERSE DE LÉVIS

La Compagnie de la Traverse de Lévis assure un service direct de traversiers entre Québec et Lévis.

Elle exploite ce service en vertu d'un contrat tripartite la liant aux Cités de Québec et de Lévis sur la base d'une franchise exclusive pour une période de 36 ans expirant le 1^{er} mai 1965.

Actuellement la compagnie maintient quatre navires en opération: deux pour le service d'été, qui s'étend du 15 avril au 15 décembre environ, et deux pour le service d'hiver, du 15 décembre au 15 avril. En été, le «Louis-Joliet», d'une capacité de 44 véhicules, et le «Bienville», d'une capacité de 34 véhicules, assurent les départs aux vingt minutes. Durant les 4 mois d'hiver, le «Cité de

QUEBEC and the CITE DE LEVIS, each with a capacity of 22 vehicles (cars and trucks) make the trip every half hour.

In 1962, the ferries carried 860,104 vehicles, i.e. 761,190 cars and 98,914 commercial vehicles.

Here is the monthly distribution of those vehicles:

1962	Cars	Trucks	Total
January.....	31,491	5,817	37,308
February.....	24,890	4,809	29,699
March.....	35,104	6,042	41,146
April.....	53,014	7,581	60,595
May.....	70,793	10,270	81,063
June.....	78,140	9,387	87,527
July.....	97,259	9,912	107,171
August.....	94,621	10,164	104,785
September.....	85,398	9,199	94,597
October.....	75,988	10,032	86,020
November.....	69,249	9,576	78,825
December.....	45,243	6,125	51,368
Total.....	761,190	98,914	860,104

Québec et le «Cité de Lévis», d'une capacité de 22 véhicules chacun (automobiles et camions), font le service aux demi-heures.

En 1962, les traversiers ont transporté 860,104 véhicules, soit 761,190 automobiles et 98,914 véhicules commerciaux.

Voici la distribution mensuelle de ces véhicules:

1962	Automobiles	Camions	Total
Janvier.....	31,491	5,817	37,308
Février.....	24,890	4,809	29,699
Mars.....	35,104	6,042	41,146
Avril.....	53,014	7,581	60,595
Mai.....	70,793	10,270	81,063
Juin.....	78,140	9,387	87,527
Juillet.....	97,259	9,912	107,171
Août.....	94,621	10,164	104,785
Septembre.....	85,398	9,199	94,597
Octobre.....	75,988	10,032	86,020
Novembre.....	69,249	9,576	78,825
Décembre.....	45,243	6,125	51,368
Total.....	761,190	98,914	860,104

MAXIMUM HOURLY CAPACITY OF THE FERRIES

1. SUMMER FERRIES:

Capacity: LOUIS JOLIETTE—44 vehicles (cars and trucks)
BIENVILLE—34 vehicles (cars and trucks)

Schedule: In summer, the ferries make 3 trips an hour.

Vehicles carried in one hour:

LOUIS JOLIETTE: $44 \times 3 = 132$

BIENVILLE: $34 \times 3 = 102$

Total.....234

2. WINTER FERRIES

Capacity: CITE DE QUEBEC and the CITE DE LEVIS—22 vehicles (cars and trucks)

Schedule: These vessels make only 2 trips an hour.

Vehicles carried in one hour:

CITE DE QUEBEC: $22 \times 2 = 44$

CITE DE LEVIS: $22 \times 2 = 44$

Total.....88

CAPACITÉ HORAIRE MAXIMUM DES TRAVERSERS

1. TRAVERSERS D'ÉTÉ

Capacité: Le «Louis-Joliet»—44 véhicules (automobiles et camions).

Le «Bienville»—34 véhicules (automobiles et camions).

Horaire: En été, les navires font 3 voyages à l'heure.

Véhicules transportés dans une heure:

«Louis-Joliet»: $44 \times 3 = 132$

«Bienville»: $34 \times 3 = 102$

Total.....234

2. TRAVERSERS D'HIVER

Capacité: Le «Cité de Québec» et le «Cité de Lévis»—22 véhicules (automobiles et camions).

Horaire: Ces navires ne font que 2 voyages à l'heure.

Véhicules transportés dans une heure:

«Cité de Québec»: $22 \times 2 = 44$

«Cité de Lévis»: $22 \times 2 = 44$

Total.....88

APPENDIX A-13

MEMORANDUM

submitted by

l'Association du Camionnage du Québec Inc.
(Québec Trucking Association Inc.)

to the

Standing Committee on Transport and
Communications of The House of Commons
of Canada

Lévis September, 1969

Mr. President,
Members of the Standing Committee on
Transport and Communications
of the House of Commons
of Canada.
Gentlemen,

We are grateful that you are willing to become acquainted with this short memorandum which expresses certain points of view of the Association du Camionnage du Québec Inc. (Québec Trucking Association Inc.), concerning the government subsidies for transport purposes.

The points of view stated by us have already been brought to the attention of the Federal organizations and of the legislators.

I. ROAD TRANSPORTATION AND QUEBEC'S INTEREST

Transportation by truck is an activity of prime importance to Quebec. In fact, the overall disbursement for trucking, today, is in excess of one and one half billion dollars (\$1,500,000,000). Everyday of the year, the trucking industry makes a necessary contribution to the life of every citizen in Québec. If one stops to think for one second, it is observed that all the commodities used by every person have been transported by truck: the bread on the table, the milk drunk by the children, the clothes we are wearing, the automobiles we are driving, the merchandise in the stores, the furniture, the materials used in the construction of our houses, etc. etc.

Unfortunately, the trucking industry is betrayed by unjust competitive pressures or by the inadequate application of certain Federal laws that favour our competitors, the railroads, in an irrational manner out of the public funds. During the past five years they have received more than \$553 million dollars in direct subsidies, of which an amount of \$145 million to settle wages, in addition to the paternal aid of the Federal government. Road transportation, on its part, pays all the taxes it owes and does not receive any grants. It performs its service efficiently at a low cost,

APPENDICE A-13

MÉMOIRE

présenté par

L'ASSOCIATION DU CAMIONNAGE DU
QUÉBEC INC.

au

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS
ET DES
COMMUNICATIONS DE LA CHAMBRE DES
COMMUNES DU CANADA

Lévis, Septembre, 1969.

Monsieur le président,
Messieurs les membres du
Comité Permanent des Transports et
Communications de la Chambre des
Communes du Canada.
Messieurs,

Nous vous sommes reconnaissants de bien vouloir prendre connaissance de ce court mémoire exprimant certains points de vue de l'Association du Camionnage du Québec Inc., relativement aux subsides gouvernementaux pour fins de transport.

Les points de vue que nous vous exposons ont déjà été portés à l'attention d'organismes fédéraux et des législateurs.

I—LE TRANSPORT ROUTIER ET —L'INTÉRÊT DU QUÉBEC

Le transport par camion est une activité de première importance au Québec. A l'heure actuelle, en effet, le déboursé collectif du camionnage est supérieur à un milliard et demi de dollars (\$1,500,000,000.) Chaque jour de l'année, l'industrie du camionnage apporte une contribution nécessaire à la vie de chaque citoyen québécois. Si on s'arrête à penser un moment, on constate que toutes les commodités que chacun utilise ont été transportées par camion: le pain sur la table, le lait que boivent les enfants, les vêtements que nous portons, les automobiles que nous conduisons, les marchandises dans les magasins, les meubles, les matériaux utilisés pour la construction de nos maisons, etc. etc.

L'industrie du transport par camion, malheureusement, est trahie par des pressions compétitives injustes ou par l'application inadéquate de certaines législations fédérales favorisant d'une façon irrationnelle, à même les deniers publics, nos concurrents, les chemins de fer. Ceux-ci ont reçu depuis les cinq dernières années, au-delà de \$553 millions de dollars en subsides directs, dont \$145 millions pour règlements de salaires, en plus de l'aide paternelle du gouvernement fédéral. Le transport routier, de son côté, paie toutes les taxes qu'on lui impose et ne reçoit aucun octroi. Il

without the aid of the taxpayers and, at the same time, it must compete with the dishonest practices of the subsidized railroads.

We believe that competition should be based upon efficiency and economy and that these public grants, when required and necessary, should be distributed equally over the shippers who will choose their means of transportation, or preferably, for reasons of simplification, these subsidies could be paid directly to the means of transportation that have been recognized as a public service, including to the trucking operated under a permit of the Transportation Board.

242,722 commercial vehicles, buses and trucks, are presently travelling in the vast territory of Québec to serve its population. There is a reason for this spectacular development. *In fact, we should remember that Québec, with 30% of Canada's population, contains only 11% of the railroad lines, whereas Ontario has twice that percentage, and the Western provinces have as much while having much less population.* These figures are clearly stated in the Canada Year Book.

We should also like to emphasize that distant regions, such as Chibougamau, Mattagami and Manicouagan, were developed by truck, before the railroads made their appearance with public subsidies.

Road transportation is considered to be a powerful multiplier of human energy and its importance as an employer of labour is very great. In fact, at least one man is needed to transport an average of nine tons of merchandise over the road, whereas a railroad convoy transporting 2,500 tons of merchandise requires only the employment of five men. According to a report of the Dominion Bureau of Statistics, the trucking industry uses an average of 1.9 workers per motorized unit. The Transportation Board, in its last report, states that there were 23,761 public service trucks operated under permits issued by the Transportation Board. While keeping the average of 1.9 men in mind, as well as the constant development of clerical labour, it is not exaggerated to say that the public trucking industry in Québec employs almost 50,000 men *directly*. We must add to this figure the number of persons *indirectly* employed by our industry, meaning: the persons employed in filling stations, in garages, the salesmen of equipment and accessories, the insurance adjusters, the professionals, etc. etc.

exploite efficacement son service à un coût économique, sans l'aide des contribuables et en même temps, il doit faire concurrence à la pratique déloyale des chemins de fer subventionnés.

Nous croyons que la concurrence devrait être basée sur l'efficacité et l'économie et que ces octrois publics, lorsque requis et nécessaires, devraient être distribués également aux expéditeurs qui choisiront leur moyen de transport, ou de préférence, pour des raisons de simplification, ces subsides pourraient être remis directement aux moyens de transport reconnus comme service public, y compris le camionnage exploité sous permis de la Régie des Transports.

Aujourd'hui 242,722 véhicules commerciaux, autobus et camions, circulent sur le vaste territoire québécois pour desservir sa population. Il y a une cause qui a facilité ce développement spectaculaire. *En effet, nous rappelons que Québec, avec 30 p. 100 de la population du Canada, ne possède que 11 p. 100 des lignes de chemin de fer, tandis que l'Ontario compte deux fois plus ce pourcentage, et les provinces de l'Ouest en comptent autant avec beaucoup moins de population.* Ces chiffres apparaissent clairement dans l'Annuaire du Canada.

Nous soulignons aussi que c'est le transport par camion qui a développé les régions éloignées comme Chibougamau, Mattagami et Manicouagan, avant que les chemins de fer viennent à faire leur apparition avec des subsides publics.

Le transport routier est considéré comme un puissant multiplicateur d'énergie humaine et sa valeur en tant qu'employeur de main-d'œuvre est très significative. En effet, il faut au moins un homme pour transporter une moyenne de neuf tonnes de marchandises par route, alors qu'un convoi de chemin de fer transportant 2,500 tonnes de marchandises, nécessite l'emploi de cinq hommes. Selon un rapport du Bureau Fédéral de la Statistique, l'industrie du camionnage emploie en moyenne 1.9 ouvriers par unité motorisée. La Régie des Transports, dans son dernier rapport, déclare qu'il y avait 23,761 camions de service public sous permis de la Régie des Transports. En tenant compte de la moyenne de 1.9 hommes, de l'évolution constante de la main-d'œuvre cléricale, il n'est pas exagéré de dire que l'industrie du camionnage public du Québec emploie *directement* près de 50,000 hommes. Il faut ajouter à ce chiffre le nombre de personnes employées *indirectement* par notre industrie, à savoir: les préposés aux postes d'essence, les garagistes, les vendeurs d'équipement et d'accessoires, les ajusteurs d'assurances, les professionnels, etc., etc.

The table published by the Dominion Bureau of Statistics shows that, although the public service trucks represent only 8.7 per cent of the total number of commercial vehicles, they transport 70.8 per cent of the ton-miles of merchandise destined for industry, commerce and for the public in general.

Le tableau publié par le Bureau Fédéral de la Statistique, démontre que, quoique les camions de service public ne représentent que 8.7 p. 100 du total des véhicules commerciaux, ils transportent 70.8 p. 100 des tonnes-milles de marchandises destinées à l'industrie, au commerce et au public en général.

Le haut standard de vie dont jouissent présentement les Canadiens est dû en grande partie au transport par camion qui apporte la nourriture et les commodités à la porte des consommateurs canadiens.

La vie sur les fermes a pris un tout autre aspect. Les fermiers jouissent non seulement des avantages des citadins, mais ils peuvent en outre étendre leur marché et livrer leurs produits de porte en porte, depuis l'avènement du camion.

Par exemple, les commodités suivantes sont transportées par camion dans les proportions énumérées plus bas:

Lait—100 p. 100
 Chaussures—82 p. 100
 Viande—82 p. 100
 Médicaments—73 p. 100
 Véhicules-moteur et
 pièces d'équipement—66 p. 100

Le camionnage public continue à évoluer et à progresser dans ce contexte moderne. Il y a quelques années, l'industrie du camionnage a commencé à utiliser les camions frigorifiques, isothermes, et maintenant l'usage des cadres (containers) a fait son apparition sur une échelle de plus en plus importante, faisant face ainsi au progrès moderne et à l'avenir.

Les compagnies de camionnage de service public ont des programmes intensifs d'amélioration de leur habileté d'opérations, afin d'être toujours à la page et de suivre les développements techniques.—Toute cette évolution dans le domaine du transport routier s'est faite sous l'égide des provinces par l'entreprise privée.

The public service trucking companies have intensive programs for the improvement of operating efficiency, in order to stay at all times abreast of times and to follow technical developments. All these developments in the field of road transportation are occurring under the aegis of the provinces by private enterprise.

II—THE RAILROADS DISPLACE THE INDUSTRIES

As we have said earlier, we believe that the Federal government should end its paternalism with respect to the railroads, which we now believe to be outmoded. If the government believes that subsidies must be granted, these subsidies should be paid to all means of transportation, including to the trucking industry. We believe that with the paternal aid of the State and the laws favouring it, the railroads are able to displace commerce and they are not foreign to the industrial concentration in the Southern part of Ontario. We are submitting two cases in point:

II—LES CHEMINS DE FER DÉPLACENT LES INDUSTRIES

Tel que nous l'avons dit précédemment, nous croyons que le gouvernement fédéral devrait cesser son paternalisme d'état que nous croyons maintenant dépassé, à l'endroit des chemins de fer, et s'il juge que dans l'intérêt général, des subsides doivent être accordés, ces subsides devraient être remis à tous les moyens de transport reconnus, y compris le camionnage.

Nous croyons qu'avec l'aide paternelle de l'État et les législations qui les favorisent, les chemins de fer peuvent déplacer le commerce et ils ne sont pas étrangers à la concentration industrielle dans le sud de l'Ontario. Nous vous soumettons deux cas précis:

A few years ago, a large brewery of the rue de Gaspé in Montréal, moved its plant to Ontario. 400 workers were dismissed. The beer is now transported to the Montréal market from Ontario under "agreed-upon railroad rates", meaning preferential reduced rates. This appeared in the transcript of a case before the Transport Board, when Husband Transport Ltd. filed an application to be sold to the Canadian National Railroad.

Shell Canada Limited announced, five years ago, that it would enlarge its lubrication plant in Montréal-East and that it would construct an extension of close to one half million dollars. At about that time, the CNR, which had just been voted with the CPR a subsidy of \$70 million dollars by the Canadian Parliament, reduced its rates from Sarnia to Montréal from \$.48 to \$.39 per 100 lbs for the transportation of lubricating oil of the Imperial Oil Ltd. This obviously enabled that company to continue to manufacture goods at Sarnia, Ontario, that are consumed in the province of Quebec, instead of being manufactured on the spot. All this was made possible by a ridiculous reduction in rates, subsidized by the Federal Government.

In this whole matter of repeated and continuous subsidies to the Railroads we wish to remind you that when they obtained for the first time a subsidy of 7 million dollars for what is called the "the non-economic region" between Ontario and Manitoba, they signed a rate agreement with the Ontario automobile manufacturers, favoring the shipping of their cars at reduced rates to the Western provinces. It is up to your committee to judge that situation, which we believe to be intolerable.

In our modern socialistically minded times, the Federal government should, in our opinion, rather retain its generosity for the execution of works that help relieve unemployment, the development of natural resources, etc., instead of favouring railroads with public grants having an effect as stated above.

A few years ago we filed a memorandum with the Federal Transport Department in which we clearly showed that the railroads, with respect to support, had reduced certain trucking rates that had been published and approved by the Transportation Board of Quebec, to the extent of from 20 to 28%. The Canadian Pacific and the Canadian National had the largest amounts of gross revenue for years, but it seems that they wish to monopolize Ottawa's entire and unlimited financial generosity.

Il y a quelques années, une importante brasserie de la rue de Gaspé à Montréal déménageait son usine en Ontario. 400 ouvriers étaient mis à pied. La bière est maintenant transportée sur le marché montréalais en provenance d'Ontario en vertu de «taux convenus ferroviaires», c'est-à-dire tarifs réduits préférentiels. Ceci apparaît dans la transcription de la cause devant la Régie des Transports, lorsque Husband Transport Ltd. a fait application pour se vendre aux Chemins de Fer Nationaux du Canada.

Il y a cinq ans, la Société Shell du Canada annonçait qu'elle agrandirait son usine de lubrification à Montréal-Est et qu'elle construirait une extension de près de un demi-million de dollars. Vers le même temps, le CNR qui venait de se faire voter avec le CPR par le parlement canadien, une subvention de \$70 millions, a réduit ses propres tarifs de Sarnia à Montréal de \$0.48 à \$0.39 le 100 lbs pour le transport de l'huile de lubrification de l'Imperial Oil Ltd. Ceci permet évidemment à cette compagnie de continuer à fabriquer à Sarnia, Ontario, des marchandises qui sont consommées dans la Province de Québec, au lieu de les fabriquer sur place. Le tout rendu possible par un rabais ridicule des tarifs, subventionné par le gouvernement fédéral.

Dans toute cette question de subsides répétés et continuels aux chemins de fer, nous désirons rappeler que lorsque ceux-ci ont obtenu pour la première fois un subside de \$7 millions pour ce qui est appelé «la région non économique» entre l'Ontario et le Manitoba, ils ont signé une entente de taux convenus avec les manufacturiers d'automobiles de l'Ontario, favorisant l'expédition à taux réduits de leurs voitures vers les provinces de l'Ouest. A votre comité de juger de cette situation que nous croyons intolérable.

Dans notre temps moderne à tendance socialiste, le gouvernement fédéral, il nous semble, devrait plutôt garder ses générosités pour exécuter des travaux contre le chômage, l'exploitation des ressources naturelles, etc., au lieu de favoriser les chemins de fer d'octrois publics ayant les effets que je viens de citer.

Il y a quelques années, nous avons déposé un mémoire auprès du Ministre fédéral des Transports, dans lequel nous démontrons clairement, avec références à l'appui, que les chemins de fer ont réduit certains tarifs de camionnage publiés et ratifiés par la Régie des Transports du Québec, dans une mesure de 20 à 28 p. 100. Le Pacifique Canadien et le Canadien National ont encaissé les plus forts revenus bruts de leur histoire, depuis les quelques dernières années, mais ils semblent vouloir monopoliser toute la générosité financière sans borne d'Ottawa.

Sir Edward Beatty, president of the Canadian Pacific Railways, declared: "The transportation problems have been solved under political pressure or under the pressure of the public opinion". Sir Edward Beatty further suggested that if Canada wished to look for a truly more durable solution it would have to deal with the problem "by starting from the data of a serious National economy, without considering any other angle" (The Case for Railways Unification).

In order to show the custom of Federal subsidies to railroads, we are giving you an extract of a petition submitted to the Canadian Transport Commission, concerning the numerous complaints filed with respect to the unreasonable reductions in the railroad rates:

On November 23, 1966, the Nadeau Transport Limitee company started to transport pulp paste between Donnacona, Québec and Groveton, N.H. The shipper of the merchandise was the Domtar Company Limited, of Donnacona, Québec.

The agreed-upon rate was \$9.45 per 2,000 lbs, based upon a minimum load of 40,000 lbs. In the beginning, two trips were made per week.

Thereafter, the Nadeau Transport Limitée company was advised that five trips would have to be made per week, starting on January 23, 1967.

On January 31, 1967, the Domtar Company Limited advised the Nadeau Transport Limitée company that the Canadian National Railways had put a new rate into effect of \$7.35 per ton.

The new rate represented a decrease of \$2.10 per ton, or a reduction of 22.2 per cent.

The volume of traffic affected by the rate was evaluated at from 10,000 to 15,000 tons per year. The distance by road is 225 miles.

We maintain that:

- (a). The present rate causes a serious disruption in the competition between the transportation by rail and by road and that, if it is maintained in effect, it may result in the elimination of the competition of the road transportation, with the effect that monopoly conditions will be reestablished, which would be against the public interest.
- (b). The new rate seems to be incompatible with the present rate system, which gives rise to a serious possibility that it is not compensatory.

Sir Edward Beatty, président du Canadian Pacific Railways, a déclaré: «Les problèmes de transport ont été résolus sous la pression politique ou sous la pression de l'opinion publique.» Sir Edward Beatty suggérait, en outre, que si le Canada voulait rechercher une solution vraiment plus durable, il lui faudrait traiter le problème «en partant des données d'une économie nationale sérieuse sans envisager aucun autre angle quelconque.» (The Case for Railways Unification).

Pour démontrer l'usage des subsides fédéraux aux chemins de fer, nous donnons un extrait d'une requête présentée à la Commission des Transports du Canada, concernant les nombreuses plaintes portées au sujet des réductions déraisonnables des tarifs des chemins de fer:

Le 23 novembre 1966, la compagnie Nadeau Transport Limitée commença à transporter de la pâte de pulpe entre Donnacona, Québec, et Groveton, N.H. L'expéditeur de cette marchandise est la compagnie Domtar Company Limited, de Donnacona, Québec.

Le taux convenu était de \$9.45 par 2,000 livres, selon un chargement minimum de 40,000 livres. Au début, deux voyages par semaine étaient effectués. Ensuite, la compagnie Nadeau Transport Limitée fut avisée qu'il serait nécessaire de faire cinq voyages par semaine, à compter du 23 janvier 1967.

Le 31 janvier 1967, la compagnie Domtar Company Limited avisa la compagnie Nadeau Transport Limitée que les Chemins de Fer Nationaux du Canada avaient mis en vigueur un nouveau taux de \$7.35 la tonne.

Le nouveau taux représente une diminution de \$2.10 la tonne, soit une réduction de 22.2 p. 100.

Le volume du trafic affecté par le tarif est évalué à un montant de 10,000 à 15,000 tonnes par année; la distance par route est de 225 milles.

Nous soumettons que:

- (a) Le présent taux produit un grave désordre dans la concurrence entre le transport par chemin de fer et le transport routier, et si on le maintient en vigueur, il peut produire l'élimination de la concurrence du transport routier, ce qui aura pour effet de rétablir des conditions de monopole qui seraient à l'encontre de l'intérêt public.
- (b) Le nouveau taux paraît incompatible avec le système tarifaire actuel, ce qui donne lieu à une forte possibilité qu'il ne soit pas compensatoire.

The Nadeau Transport Ltée company is now dissolved.

Quite recently, in April 1969, another complaint was filed with the Canadian Transport Commission against the unjustified rate reduction on the part of the railroads. The following is an extract of that complaint filed by our member the Cayer Transport Ltée de St-Raymond, Co. of Portneuf:

As far as we are concerned, we started to transport sulphite from Lac St-Jean to St-Raymond in 1957. At that time, the CNR rate was \$.29 per one hundred pounds. At that time, our customer requested a rate reduction from the CNR if they wished to keep the traffic, because the advantages of delivery and unloading which we offered them were more advantageous. However, they did not get any reduction, because it seemed that a price increase would have been more logical.

Two years later, when we were very well equipped to make that transportation, the CNR proposed a rate of \$.22 to them; at that time our customer did not consider it, because he knew that the rate was only submitted to him for the time needed to eliminate all competition.

This year again, 12 years later, while transportation rates have doubled since that time, they again attack us with a rate of \$.24.

Referring to Chapter 69 of section 16 of the Law defining the National transportation policy in Canada, we observe that it is illegal to act in that manner.

As far as we are concerned, it is absolutely illegal to have to compete with a competitor who shows deficits each year that are then covered by millions of dollars of subsidies from the government out of the taxes paid by us.

We draw your attention concerning a statement made by Mr. Paul Blanchet, which appeared in "Business Week" on April 12, to the effect that the railroads to a large extent were able to determine where and how the Canadian cities were to grow. That article confirms, we believe, the fact that the railroads with their unlimited financial means, their Ottawa grants, are able to and have displaced industries.

Under the provisions of the National Transportation Act it is provided that the railroad subsidies must be decreasing. However, the last few years show us that the deficits of the

La compagnie Nadeau Transport Ltée est maintenant dissoute.

Tout récemment, soit en avril 1969, une autre plainte a été portée à la Commission Canadienne des Transports contre la réduction injustifiée de tarifs de la part des chemins de fer. Voici un extrait de cette plainte de notre membre Cayer Transport Ltée de St-Raymond, Co. de Portneuf:

En ce qui nous concerne nous avons commencé à transporter du sulphite en provenance du Lac St-Jean, destiné à St-Raymond, en 1957; alors que le taux du C.N.R. était de \$0.29 le cent livres. A ce moment-là, notre client a demandé d'avoir une réduction de taux de la part du C.N.R. s'ils désiraient garder le trafic, car les avantages de livraison et de déchargement que nous leur offrions étaient meilleurs, mais ils n'obtinrent aucune réduction, car semblait-il, une augmentation de prix aurait été plus logique.

Deux ans plus tard, alors que nous étions très bien équipés pour faire ce transport, voilà que le C.N.R. leur arrive avec une proposition de taux de \$0.22; à ce moment-là notre client n'en a pas tenu compte puisqu'il savait que ce taux ne leur était présenté que pour le temps d'éliminer toutes concurrences.

Encore cette année, soit 12 ans plus tard, alors que les taux de transport ont doublé depuis ce temps, ils reviennent à la charge avec un taux de \$0.24.

En référant au Chapitre 69, article 16 de la Loi définissant la politique nationale des transports au Canada, nous constatons qu'il est illégal d'agir de la sorte.

En ce qui nous concerne, il est tout à fait illogique d'avoir à concurrencer avec un compétiteur qui présente des déficits annuellement, et qui sont comblés par la suite avec des subsides à coup de millions, en provenance du gouvernement à même les taxes que nous payons à ces derniers.

Nous attirons votre attention concernant une déclaration de M. Paul Blanchet parue dans «Business Week», le 12 avril, à l'effet que les chemins de fer pouvaient déterminer très largement où et comment devaient grandir les villes canadiennes. Cet article confirme, nous croyons, que les chemins de fer, avec leurs moyens financiers illimités, les octrois d'Ottawa, peuvent et ont déplacé des industries.

En vertu de la Loi Nationale sur les Transports, il est prévu que les subsides aux chemins de fer doivent être décroissants. Cependant, les quelques dernières années nous

Canadian National Railways are increasing by millions of dollars each year, and that the Government of Canada continues to cover them, notwithstanding the statement of principles made at the time the National Transportation Act was adopted, to the effect that the railroads should cover their expenses in the future.

Finally, Mr. President and Members of the Standing Committee on Transport and Communications of the House of Commons of Canada, we ask that the public trucking industry, a Canadian taxpayer, be treated on the same basis of equality with the other means of transportation and that, if the Federal Government continues, in its wisdom, to grant subsidies, the road transport industry may benefit from it like the others, not only in the Atlantic region, but everywhere else in Canada where those subsidies are in effect.

Humbly submitted for your consideration,

ASSOCIATION DU CAMIONNAGE DU
QUÉBEC INC.

Québec Trucking Association Inc.
APPENDIX A-14(i)

Congill Building
275 Slater Street
Ottawa 4, Ontario
June 26, 1969

Mr. Omer Cayer
Cayer Transport Ltée
Saint-Raymond
Portneuf County, P.Q.
Dear Sir,

Re: file 40994

Please refer to your letter of April 25, 1969, sent to Mr. Laval Fortier, President of the Motor Vehicle Transport Committee.

Mr. Fortier, in sending us your letter, requested that we study the case which you submitted to him and, if necessary, recommended that we contact you for additional information.

The Railway Transport Committee has made a preliminary study of the question raised in your letter and, in order to continue with the study of this case, we would need additional information. The Committee would have to know the name of the customer to whom you refer in your letter, as well as his address in Lac St-Jean. In case you know the terms of the contract offered by the Canadian National, including the required rate and the minimum weight to which that rate applies, we would need that information.

démontrent que les déficits des Chemins de Fer Nationaux du Canada augmentent en millions chaque année et que le gouvernement canadien continue à les combler, ceci malgré des déclarations de principes, lors de l'adoption de la Loi Nationale sur les Transports, à l'effet que les chemins de fer devraient rencontrer leurs frais à l'avenir.

En définitive, monsieur le président et messieurs les membres du comité permanent des transports et des communications de la Chambre des Communes du Canada, nous demandons que l'industrie du camionnage public, contribuable canadien, soit traitée sur une même base d'égalité que les autres modes de transport, et si le gouvernement fédéral, dans sa sagesse, continue d'octroyer des subsides, que le transport routier en bénéficie comme les autres, non seulement dans la Région Atlantique, mais partout ailleurs au Canada où ces subventions auront effet.

Le tout humblement soumis à votre considération.

ASSOCIATION DU CAMIONNAGE DU
QUÉBEC INC.

APPENDICE A-14(i)

Édifice Congill,
275, rue Slater,
Ottawa 4, Ontario.
le 26 juin 1969.

Monsieur Omer Cayer,
Cayer Transport Ltée,
Case postale 1060,
Saint-Raymond,
Comté de Portneuf, P.Q.
Monsieur,

Dossier 40994

Je vous prie de bien vouloir vous reporter à votre lettre du 25 avril 1969 adressée à M. Laval Fortier, Président, Comité des transports par véhicule à moteur.

M. Fortier, en nous transmettant votre lettre, nous a demandé d'étudier le cas que vous lui soumettiez et, si nécessaire, nous recommandait de communiquer avec vous pour plus amples renseignements.

Le Comité des transports par chemin de fer a fait une étude préliminaire de la question exposée dans votre lettre et, afin de poursuivre l'étude de ce cas, il nous faudrait des renseignements supplémentaires. Le Comité aurait besoin de connaître le nom du client auquel vous référez dans votre lettre, ainsi que son adresse au Lac Saint-Jean. Si vous connaissez les conditions du contrat offert par le Canadien National, y compris le taux exigé et le poids minimal auquel ce taux s'applique, nous aurions besoin de cette information.

You mentioned that the Canadian National Railways had offered your customer a rate of 24¢ per 100 pounds, but you omitted to mention whether that rate is a rate published in a CN tariff, or whether this is a rate which the said railway planned to establish for your customer.

If the rate of 24¢ is not a rate published in the CN tariffs, could this be a special rate that would have been agreed upon between the said railroad and your customer?

In the next to last paragraph of your letter you wrote: "We, therefore, hope that you will take the necessary measures in order that this state of matters will not be repeated and that the wrong committed against us will be repaired, if possible". Are we to understand that your customer has accepted the railroad rate and that that company is now transporting its merchandise, or are we to understand that this is simply an offer made by the railroad to your customer?

Upon receipt of this additional information we will complete our examination of this case and you will then be advised of the conclusions reached by the Committee.

Yours very truly,

(Signed) C. W. Rump, Secretary
Railway Transport Committee

APPENDIX A-14(ii)

Congill Building
275 Slater Street
Ottawa 4, Ontario
August 6, 1969

Mr. Omer Cayer
Cayer Transport Ltée
P.O. Box 1060
Saint-Raymond
Portneuf County, P.Q.
Dear Sir,

Upon receipt of your letter dated April 25, 1969, I requested the Railway Transport Committee to make an inquiry into the problem raised in your letter.

I have been advised that the Secretary of the Committee, Mr. C. W. Rump, had written you on June 26, and it seems that until this date Mr. Rump's letter has remained unanswered.

I would appreciate your telling me if it is your desire that we continue with the inquiry, for which we would need the information requested in Mr. Rump's letter of June 26, or if you had decided to drop the matter.

Yours very truly,
(signed) Laval Fortier, President
Motor Vehicle Transport Committee

Vous mentionnez que les Chemins de fer Nationaux du Canada auraient offert à votre client un taux de 24c. les 100 livres, mais vous avez omis de mentionner si ce taux de 24c. en est un publié dans un tarif du CN, ou s'il s'agit d'un tarif que le dit chemin de fer projetait d'établir pour votre client.

Si le taux de 24c. n'est pas un taux public dans les tarifs du CN, est-ce qu'il s'agirait d'un taux spécial qui aurait été convenu entre le dit chemin de fer et votre client?

Dans l'avant-dernier paragraphe de votre lettre vous dites «Nous espérons donc que vous prendrez les mesures nécessaires afin que cet état de choses ne se répète plus, et que le tort qui nous est causé présentement soit réparé si possible.» Devons-nous comprendre que votre client a accepté le taux du chemin de fer et que cette compagnie fait maintenant le transport de sa marchandise, ou s'il s'agit simplement d'une offre qui aurait été faite par le chemin de fer à votre client?

Sur réception de ces renseignements supplémentaires, nous compléterons l'examen de ce cas et les conclusions du Comité vous seront alors communiquées.

Votre tout dévoué, le secrétaire,

C.W. RUMP,
Comité des transports par chemin de fer.

APPENDICE A-14(ii)

Édifice Congill,
275, rue Slater,
Ottawa 4, Ontario.
le 6 août 1969.

Monsieur Omer Cayer,
Cayer Transport Ltée,
Case postale 1060,
Saint-Raymond,
Comté de Portneuf, P.Q.
Monsieur,

Sur réception de votre lettre du 25 avril j'avais demandé au Comité des transports par chemin de fer de faire enquête sur le problème que vous souleviez dans votre lettre.

On m'avise que le 26 juin le Secrétaire du Comité, M. C. W. Rump, vous avait écrit et à date il semble que cette lettre de M. Rump soit demeurée sans réponse.

Je vous serais obligé de me dire si c'est votre désir que nous continuions l'enquête, et pour ce faire il nous faudrait les renseignements demandés dans la lettre de M. Rump le 26 juin, ou si vous avez décidé d'abandonner cette affaire.

Bien à vous,

Laval Fortier,
Président,
Comité des transports
par véhicule à moteur.

APPENDIX A-14(iii)

275 Slater Street
Ottawa 4, Ontario
August 12, 1969

Mr. Omer Cayer
Cayer Transport Ltée
P. O. Box 1060
Saint-Raymond
Portneuf County, P.Q.
Dear Sir,

File: 40994—re: Unfair Competition of CN rate

I am enclosing a letter dated June 26, 1969, written in answer to yours sent on April 25, 1969 to Mr. Laval Fortier, President of the Motor Vehicle Transport Committee.

Due to an oversight on the part of a clerk in charge of filing, the said letter was not sent to you on the intended date.

I regret this mishap and would like to offer my apologies in case this incident has caused you any inconvenience.

Yours very truly,
(signed) C. W. Rump, Secretary
Railway Transport Committee

Enclosure.

APPENDIX A-15

CITY OF ST. ROMUALD D'ETCHEMIN

P.O. Box 7—St-Romuald

St. Romuald, September 8th 1969

Secretary of the Permanent Commission
of Transportations and Communications,
c/o Mr. Robert Normand,
Chamber of Deputies,
Ottawa, Ontario.

Subject: BILL C-207

Bill authorizing subsidies to the Atlantic
Region carriers

Dear Sir:

After having read the Bill C-207, we have concluded that the City of St. Romuald d'Etchemin was not included in the select territory.

We would like to point out to you that your selection of territory cuts the County of Levis in two parts which to us is a nonsense.

The constant efforts of our City for its industrialization as well as for the adjacent

APPENDICE A-14(iii)

275 rue Slater,
Ottawa 4, Ontario.
le 12 août, 1969.

Monsieur Omer Cayer,
Cayer Transport Ltée,
Casier postal 1060,
SAINT-RAYMOND,
Comté de Portneuf, P.Q.
Monsieur,

Dossier 40994—re: Concurrence
injuste de taux du CN

J'annexe à la présente une lettre datée le 26 juin, 1969, laquelle répondait à la vôtre adressée antérieurement le 25 avril à Monsieur Laval Fortier, Président, Comité des transports par véhicule à moteur.

A cause d'un oubli de la part d'un commis préposé au fichier, la dite lettre ne vous a pas été transmise à la date intentionnée.

Je déplore cette mésaventure et je m'empresse de vous présenter mes excuses quant à ce que cet incident a pu vous incommoder.

Votre tout dévoué,

le secrétaire,

C. W. RUMP

Comité des transports par chemin de fer

Pièce jointe

APPENDICE A-15

LA CITÉ DE SAINT-ROMUALD
D'ETCHEMIN

Casier Postal 7—Saint-Romuald

Saint-Romuald, le 8 septembre 1969

Le Secrétaire du Comité Permanent
des Transports et des Communications,
a/s Monsieur Robert Normand,
Chambre des Communes,
Ottawa, Ontario.

Sujet: BILL C-207

Loi autorisant des subventions aux trans-
ports de la Région Atlantique.

Messieurs les membres du Comité,

A la lecture du bill C-207, nous sommes venus à la conclusion que la Cité de St-Romuald d'Etchemin n'était pas comprise dans les délimitations du territoire choisi.

Les efforts constants de notre Cité pour le développement industriel nous paraissent implicitement annihilés par ce Bill, car il y a une nette division du Comté de Lévis.

Nous voulons attirer l'attention de ce Comité, sur le Bill C-202: qui comprenait

territory are completely ignored with this law, more so it tends to annihilate legitimate ambition in its promotion.

Therefore we suggest that the select territory includes all the County of Lévis that is to the east (the federal division) at St. Agapit and St. Apollinaire of Lotbinière and to the south at the St. Lawrence River; or at least, that the Chaudière River be the natural limit and the beginning of the Atlantic Region.

We hope that our remarks will be carefully studied and we thank you for your decision hoping it in our favor.

Sincerely yours,

THE CITY OF ST. ROMUALD D'ETCHEMIN
By: Marc A. Bisson, Mayor.

APPENDIX A-16

(Lévis), September 9th 1969.

St-Romuald, August 20th 1969.

Secretary of the Permanent Commission
of Transportation and Communications
a/s M. Robert Normand
Chamber of Deputies
Ottawa

Subject: Bill C-207

Bill authorizing subsidies to
the Atlantic Region carriers

Dear Secretary,

This letter is to inform you that our organization, the Industrial Union of St-Romuald, would like an opportunity to be heard from at the meeting of the committee on September 9th at Lévis.

The reasons for our request are as follows:

1. For 24 years St-Romuald has, thanks to the Industrial Union (The Co-operative Industrial Organization) and to the Commissioner of Industry, applied itself to furthering industry and has co-operatively succeeded in establishing 47 factories in our City.

comme zone désignée la Cité de St-Romuald d'Etchemin.

Le Bill C-207 préconise aujourd'hui une aide subventionnelle qu'à une partie du Comté de Lévis. Si l'on veut aider les zones défavorisées il faut aider toutes les zones désignées, il faut que les mêmes bénéfices puissent s'appliquer indépendamment de la localisation de l'industrie sans quoi nous pensons qu'il y aura discrimination de la part du gouvernement fédéral.

Nous suggérons donc que le territoire choisi comprenne tout au moins le territoire du Comté de Lévis soit à la limite Est (division fédérale), St-Agapit et St-Apollinaire de Lotbinière au Sud du Fleuve St-Laurent sinon en dernier ressort que les limites de la Région Atlantique soient les bornes naturelles de la Rivière Chaudière.

Espérant que nos remarques seront considérées, nous vous remercions à l'avance de votre décision que nous souhaitons en notre faveur.

Bien à vous,

LA CITÉ DE ST-ROMUALD D'ETCHEMIN
Par: Marc-A. Bisson, Maire

APPENDICE A-16

LE SYNDICAT INDUSTRIEL DE
ST-ROMUALD D'ETCHEMIN
CASIER POSTAL 58—ST-ROMUALD

St-Romuald, le 3 septembre 1969.

Le Secrétaire du Comité Permanent
des Transports et des Communications
a/s M. Robert Normand
Chambres des Communes
Ottawa

SUJET: BILL C-207

Loi autorisant des subventions aux transports de la Région Atlantique.

Monsieur le Secrétaire,

Nous désirons vous faire part que notre Organisme, le Syndicat Industriel de St-Romuald, voudrait être entendu lors de la séance du Comité qui se tiendra à Lévis, le 9 septembre prochain.

Les raisons qui motivent notre demande sont les suivantes:

1. Depuis 24 ans, St-Romuald, par le truchement du Syndicat Industriel (Organisme Coopératif Industriel) et du Commissariat Industriel, s'applique à faire de la promotion industrielle et a réussi, en collaboration, à faire implanter plus de 47 usines dans notre Cité.

2. The citizens of St-Romuald, through their representative, the Mayor, and his advisers, have decided to spend an important sum of money to establish and extend the essential services needed for the industrial commercial and residential areas.

3. One of the most modern filtering plants has been in service here since 1956 and the population has co-operated in an active way by paying a good part of the bill.

4. The industrial Union of St-Romuald took the initiative after an agreement with the City, to lay out an Industrial Site of which the area will exceed 20,000,000 square feet, which meant an expense of more than \$725,000.00 to the Union. This money came from the sale of lots and from the social investment of 550 members of the Industrial Union.

In conclusion, we have tried to create with the local organizations a favorable industrial atmosphere for implementation and expansion in such a way as to encourage local hiring, the result of which is evident in the fact that more than 3,000 people work in our factories.

In view of the explanations already given, we would like to suggest having a modification made on Bill C-207, Article 2 paragraph C, dealing with "CHOICE TERRITORY" ("territoire choisi").

We find it inconceivable that the Atlantic Region begins east of Route 23 and south of the St-Lawrence River.

According to the actual text of Bill C-207, the county of Lévis is split in two (2), and a good part of the Industries are already established west of the mentioned Route 23.

Must our efforts and our work of the past be forgotten and do we have to be punished for having taken these initiatives?

We suggest then that the boundary be fixed for all of Lévis, that is to the east (The Federal Division) at St-Agapit and St-Apollinaire of Lotbinière, and to the south at the St-Lawrence River.

If these valid reasons can not justify this boundary, we suggest that at least the Chaudière River be the natural limit and the beginning of the Atlantic Region.

We are also surprised with paragraph 2 of Article 3 covering the aid to trade in the direction west.

It seems according to the text of the law, that the subsidies will extend from the zone of choice territory to the limits of the said territory that is Route 23.

2. Les citoyens de St-Romuald, par la voix de leurs représentants, M. le Maire et les Conseillers ont décidé de déboursier des sommes très importantes pour établir et étendre les services essentiels devant être utilisés pour les secteurs industriel, commercial et résidentiel.

3. Une usine de filtration des plus moderne a été aménagée depuis 1956 et la population a collaboré d'une façon active en payant une bonne partie de la note jusqu'à présent.

4. Le Syndicat Industriel de St-Romuald a pris l'initiative, après une entente avec la Cité, d'aménager un Parc Industriel dont la superficie atteint plus de 20,000,000 de pi.ca., ce qui l'a obligé à faire les déboursés excédant \$725,000.00 jusqu'à date. Cet argent est provenu de la vente des lots et du capital social souscrit par les 550 sociétaires du Syndicat Industriel.

En résumé, nous avons essayé avec les Organismes locaux de créer un climat industriel favorable à l'implantation et à l'expansion de nature à provoquer de l'embauchement dans notre Région, dont le résultat est évident puisque plus de 3,000 personnes travaillent dans nos usines.

En considération des explications ci-dessus fournies, nous voudrions vous suggérer de faire une modification au BILL C-207, Article 2 paragraphe C, couvrant le «TERRITOIRE CHOISI».

Nous jugeons inconcevable que la Région Atlantique débute à l'est de la Route 23, au sud du Fleuve St-Laurent.

Selon le texte actuel du Bill C-207, le Comté de Lévis est d'abord divisé en deux (2), et une bonne partie des industries sont déjà établies à l'ouest de la dite Route 23.

Nos efforts et notre travail du passé doivent-ils être oubliés et devons-nous être punis pour avoir pris ses initiatives?

Nous vous suggérons donc que la délimitation se fasse pour tout le territoire du Comté de Lévis, c'est-à-dire à la limite Est (Division Fédérale) soit St-Agapit et St-Apollinaire de Lotbinière, au Sud du Fleuve St-Laurent.

Si des raisons valables ne peuvent justifier cette délimitation, nous suggérons que tout au moins la Rivière Chaudière soit la borne naturelle et le point de départ de la Région Atlantique.

De plus, nous sommes étonnés du paragraphe 2 de l'article 3, couvrant les subventions au trafic en direction de l'Ouest.

Il semble, selon le texte de la Loi, que la subvention s'appliquera à partir d'une zone du territoire choisi jusqu'à la limite du dit territoire, c'est-à-dire la Route 23.

It therefore seems that the enterprises situated in our Region will hardly or not at all benefit from the said law.

We thus propose to ask you to make an amendment to the law which could be more favorable to our enterprises so that 30 per cent be given to them up to the Region of Montreal inclusively.

We earnestly hope that our remarks will be carefully studied and we thank you in advance for the decision which you will make, hopefully in our favor.

Sincerely yours,

The Industrial Union of St-Romuald of Etchemin

P.O. Box 58 St-Romuald

Paul-Émile Dubé
President

Il semble donc que les entreprises situées dans notre Région ne bénéficieront ou presque pas de la dite Loi.

Nous nous proposons donc de vous demander un amendement à la Loi qui pourrait être plus favorable à nos entreprises pour que le 30% leur soit accordé jusqu'à la Région de Montréal inclusivement.

Nous anticipons que nos remarques seront étudiées et nous vous remercions à l'avance pour la décision que vous prendrez et que nous souhaitons favorable.

Bien à vous,

LE SYNDICAT INDUSTRIEL DE ST-ROMUALD D'ETCHEMIN

Paul-Émile Dubé
Président-Gérant

OFFICIAL BILINGUAL ISSUE

FASCICULE BILINGUE OFFICIEL

HOUSE OF COMMONS

CHAMBRE DES COMMUNES

First Session

Première session de la

Twenty-eighth Parliament, 1968-69

vingt-huitième législature, 1968-1969

STANDING COMMITTEE

COMITÉ PERMANENT

ON

DES

TRANSPORT
AND COMMUNICATIONS

TRANSPORTS
ET DES COMMUNICATIONS

Chairman

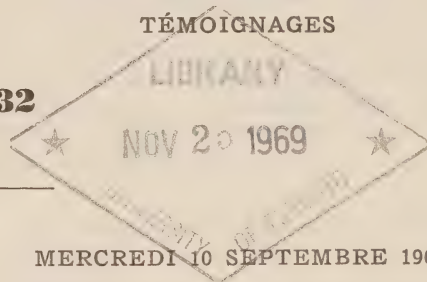
H.-Pit Lessard

Président

MINUTES OF PROCEEDINGS
AND EVIDENCE

PROCÈS-VERBAUX ET
TÉMOIGNAGES

No. 32



WEDNESDAY, SEPTEMBER 10, 1969

MERCREDI 10 SEPTEMBRE 1969

BAIE COMEAU, P.Q.

Respecting

Concernant

Transportation Problems in the Atlantic
Provinces—Part II
Quebec—Labrador

Problèmes des transports dans les provinces
de l'Atlantique—2^e partie
Québec—Labrador

WITNESSES—TÉMOINS

(See *Minutes of Proceedings*)

(Voir *Procès-verbal*)

STANDING COMMITTEE
ON
TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

Chairman
Vice-Chairman
and Messrs.

Allmand,
Blouin,
Breau,
Corbin,
Crossman,
Duquet,
Godin,

Mr. H.-Pit Lessard

Howe,
McGrath,
Mather,
Nesbitt,
Nowlan,
Portelance,
Pringle,

(Quorum 11)

COMITÉ PERMANENT DES
TRANSPORTS ET DES
COMMUNICATIONS

Président
Vice-président
et MM.

Peddle,
Skoberg,
Thomas (*Moncton*),
Trudel,
Turner (*London East*)—
(20).

Le greffier du Comité,
Robert Normand,
Clerk of the Committee.

[Text]

MINUTES OF PROCEEDINGS

WEDNESDAY, September 10, 1969.
(63)

The Standing Committee on Transport and Communications met this day in Baie Comeau, P.Q., at 2.40 p.m., the Chairman, Mr. H.-Pit Lessard, presiding.

Members present: Messrs. Allmand, Blouin, Breau, Corbin, Crossman, Duquet, Godin, Howe, Lessard (*LaSalle*), Mather, McGrath, Nesbitt, Peddle, Portelance, Pringle, Skoberg, Thomas (*Moncton*), Trudel, Turner (*London East*) (19).

Witnesses: From the Regional Council of the North Coast (C.S.N.): Mr. Pierre Mascolo, Director; *From the Air Transport Committee:* Mr. J. P. Lalonde, Secretary; *From the Labour Councils of Baie Comeau, Seven Islands and the Gulf:* Mr. Yvon Leclerc, President, C.T.C.-F.T.Q.; *From the Chamber of Commerce of the Northern Region, Hauterive, P.Q.:* Mr. Pierre Dumont, Chairman; Mr. Bernard Baril, Divisional Manager, Quebec North Shore Paper Co.; Mr. Jean-Marie Thibeault, Mayor, Baie-Trinité, P.Q.

The witnesses presented their briefs and they were questioned thereon.

Mr. Mascolo read the brief of the Regional Council of the North Coast into the record (*See Evidence*). Mr. Mascolo agreed to supply additional information to the Committee.

Mr. Lalonde, Secretary of the Air Transport Committee supplied information to the Committee.

Mr. Yvon Leclerc, President C.T.C.-F.T.Q. read the brief of the Labour Councils of Baie Comeau, Seven Islands into the record. (*See Evidence*).

Mr. Pierre Dumont, Chairman, read the brief of the Chamber of Commerce of the Northern Region into the record. (*See Evidence*).

[Traduction]

PROCÈS-VERBAL

Le MERCREDI 10 septembre 1969.
(63)

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit à Baie-Comeau (Qué.) à 14h.40, sous la présidence de M. H.-Pit Lessard, président.

Députés présents: MM. Allmand, Blouin, Breau, Corbin, Crossman, Duquet, Godin, Howe, Lessard (*LaSalle*), Mather, McGrath, Nesbitt, Peddle, Portelance, Pringle, Skoberg, Thomas (*Moncton*), Trudel, Turner (*London-Est*) (19).

Témoins: Du Conseil régional de la côte Nord (C.S.N.): M. Pierre Mascolo, directeur; *Du Comité des transports aériens:* M. J.-P. Lalonde, secrétaire; *Des Conseils du Travail de Baie-Comeau, de Sept-Îles et du Golfe:* M. Yvon Leclerc, C.T.C.-F.T.Q.; *De la Chambre de commerce de la côte Nord, Hauterive (Qué.):* MM. Pierre Dumont, président; Bernard Baril, directeur divisionnaire de la *Quebec North Shore Paper Co.*; Jean-Marie Thibeault, maire de Baie-Trinité (Qué.).

Les témoins présentent leurs mémoires et répondent aux questions des députés.

M. Mascolo consigne le mémoire du Conseil régional de la côte Nord au compte rendu (voir Témoignages) et fournit volontiers de plus amples renseignements au Comité.

M. Lalonde, secrétaire du Comité des transports aériens donne des renseignements au Comité.

M. Yvon Leclerc, président de la C.T.C.-F.T.Q. consigne le mémoire des Conseils du Travail de Baie-Comeau et de Sept-Îles au compte rendu (voir Témoignages).

M. Pierre Dumont, président, consigne le mémoire de la Chambre de commerce de la côte Nord au compte rendu (voir Témoignages).

On motion of Mr. Pringle,—That the Committee invite officials of Quebecair and officials of the Air Transport Committee to appear before it as soon as possible after returning to Ottawa and that the appropriate time be at the discretion of the Chairman, debate arose and the question being put, Mr. Pringle's motion carried: Yeas 15; Nays 1.

Mr. Bernard Baril, Divisional Manager, Quebec North Shore Paper Co., addressed the Committee and it was agreed that his company be given an opportunity to present a brief at a later date.

On motion of Mr. Duquet;—*Agreed*,

That a brief of "Le Conseil Régional de Développement de L'Est du Québec" be attached to this day's Minutes of Proceedings and Evidence. (*See Appendix A-17*).

Mr. Jean-Marie Thibeault, Mayor of the Village of Baie Trinité, P.Q. read a brief into the record. (*See Evidence*).

It was agreed that a copy of this brief be sent to the Minister of Public Works.

At 5.20 p.m. the Committee adjourned to 9.30 a.m., September 11, 1969.

M. Pringle propose que le Comité invite les représentants de Québecair et du Comité des transports aériens à venir témoigner aussitôt que possible après la rentrée du Comité à Ottawa et que le choix de la date soit laissé à la discrétion du président.

Le débat s'engage et la proposition de M. Pringle, mise aux voix, est adoptée par 15 voix contre 1.

M. Bernard Baril, directeur divisionnaire de la *Quebec North Shore Paper Co.*, fait un exposé, puis le Comité convient de fournir à la société l'occasion de présenter un mémoire à une date ultérieure.

Sur la motion de M. Duquet,

Il est convenu—Que le mémoire, intitulé *Le Conseil régional de développement de l'Est du Québec*, figure en appendice au compte rendu des délibérations d'aujourd'hui (*voir l'Appendice A-17*).

M. Jean-Marie Thibeault, maire du village de Baie-Trinité (Qué.), consigne un mémoire au compte rendu (*voir Témoignages*).

Il est convenu qu'une copie de ce mémoire soit envoyée au ministre des Travaux publics.

A 17h. 20, le Comité s'ajourne jusqu'au 11 septembre 1969, à 9 heures et demie du matin.

Le greffier du Comité,
Robert Normand.
Clerk of the Committee.

[Texte]

TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

Le mercredi 10 septembre 1969.

•1441

Le président: Mesdames, mesdemoiselles, messieurs, je dois m'excuser de notre retard de ce midi. Ce retard est dû à la chaleureuse réception que nous avons eue ce midi. Je dois remercier les autorités municipales, ainsi que les organismes qui nous ont reçus ce midi. Nous ne voulons pas lancer le blâme à personne; nous prenons le blâme. Nous avons été tellement bien reçus: ceci est la cause de notre retard.

En premier lieu, je demanderais au Conseil régional Côte-Nord de s'approcher en avant, s'il vous plaît.

Le représentant du Conseil régional Côte-Nord est M. Pierre Mascolo, directeur. Il va lire le mémoire, et ensuite, les députés pourront lui poser des questions. Vous avez la parole, monsieur Mascolo.

M. Pierre Mascolo (directeur, Conseil régional Côte-Nord (C.S.N.)): Monsieur le président, messieurs les membres du Comité, le Conseil Régional Côte-Nord C.S.N. se présente devant vous aujourd'hui pour vous communiquer ses opinions sur certains problèmes de cette si vaste région qu'est la Côte-Nord.

Nous ne pensons pas vous soumettre tous les problèmes de transports et communications qui existent dans cet immense territoire, mais les points que nous vous soulignons dans ce mémoire mériteront d'être retenus de votre part.

Nous portons à votre attention le fait que Québécois, ayant la main haute sur presque l'ensemble du transport aérien sur la Côte-Nord, cause un préjudice aux usagers.

Le peu de fréquence des voyages, l'absence de communication inter-rive par cette même compagnie, et en plus le service qui laisse à désirer, particulièrement en Basse-Côte, nous amènent à vous recommander:

1. Qu'Air Canada desserve la région de Baie-Comeau en plus de Sept-Îles.

2. Que la régie Fédérale des Transports émette un permis de transport aérien à la Cie Baie-Comeau Air Services pour assurer la liaison entre la Rive Nord et la Rive Sud.

[Interprétation]

EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

Wednesday, September 10, 1969.

The Chairman: Ladies and gentlemen, I must apologize for the delay today, which was due to the very warm reception tendered to us at noon and I must thank the municipal authorities for this as well as the organizations who have been our hosts. We are not blaming anyone. The blame is our own. We have been so well received and this is the cause of the delay.

First of all I would ask this afternoon for the Regional Council of the North Coast. Will you please come forward. The representative of the North Coast Development Council is Mr. Pierre Mascolo, Director, who will read the memorandum and after this reading the members will have the opportunity to put questions to Mr. Mascolo. Mr. Mascolo will you please proceed.

Mr. Pierre Mascolo (Director, Regional Council of the North Coast (C.S.N.)): Mr. Chairman, Members of the Committee, the Regional Council of the North Coast, (C.S.N.), now comes before you to communicate its opinions on certain problems of this vast region of the North Coast.

We do not intend to submit all the problems of communications which exist in this immense territory, but the points which we will point out deserve holding your attention.

We would like to point out the fact that Québécois had the control of all the air transport on the North Coast and this was a prejudice to the consumer. The infrequency of flights, the absence of communications between the two shores, and the unsatisfactory service offered by this same company, particularly on Basse-Côte brings us to recommend that:

1. Air Canada should serve the region of Baie Comeau as well as Seven Islands.

2. That the federal Transport Commission should issue a permit to the Baie Comeau Air Services company to ensure air linking between the north and the south shore.

[Text]

D'autre part, le secteur isolé de la Basse-Côte possède des pistes d'atterrissage plus ou moins recommandables, et souvent il n'existe pas d'aérogare.

Nous vous recommandons:

1. Qu'un programme complet de réfection des pistes d'atterrissage soit préparé, surtout aux endroits isolés et ce, en tenant compte du climat et des services d'urgence entravés par le manque de communication terrestre.

2. Que le Gouvernement Fédéral prépare un programme de réfection et de construction d'aérogares proportionné aux besoins de la population et aux exigences de l'évolution de la construction dans ce domaine.

Aéroport Régional Baie-Comeau (Pointe LeBel)

Nous déplorons le fait que le ministère du transport fédéral n'ait pas pris en charge l'administration de l'Aéroport ci-haut mentionné. Ce retard cause de nombreux préjudices aux contribuables de Baie-Comeau qui ont à supporter ce service régional.

Nous vous recommandons:

1. Que le ministère des transports prenne ses responsabilités dans le plus bref délai possible en ce qui concerne l'administration de cet aéroport.

2. Que le ministère prévoit dans un délai normal la construction d'une aérogare régionale.

Route terrestre.

Vous n'êtes pas sans savoir qu'il existe un manque de communication terrestre à différents endroits de la Côte:

Gagnon—Manic 5

Moisie—Sheldrake et au delà

Nous recommandons:

1. Qu'en vertu des ententes fédérales-provinciales les budgets soient concentrés pour compléter la route de Gagnon-Manic 5.

2. Que les discussions déjà entreprises d'un parc national dans le secteur Moisie-Sheldrake se concrétisent, ce qui faciliterait le complément de cette route inachevée et pourrait s'intégrer dans un programme de plein emploi, en utilisant les assistés sociaux et les sans travail.

3. Qu'en égard des faits énoncés et qu'en connaissance de cause des possibilités de rejoindre Terre-Neuve, une étude sérieuse soit entreprise pour établir une route transcanadienne dans cette partie

[Interpretation]

On the other hand the isolated sector—Basse-Côte has landing strips which are more or less suitable and very often there is no air terminal. We recommend that:

1. a complete program is put forward to have the landing strips repaired, especially in isolated regions, taking into account climate and the emergency services which are hampered by the lack of land communications.

2. The Federal Government should prepare a program of redevelopment and construction of air terminals proportionate to the needs of the population and the requirements of development and construction in this field.

Regional Airport Baie Comeau (Pointe Lebel)

We deplore the fact that the federal Department of Transport did not take charge of the administration of the above-mentioned airport. This delay is definitely to the disadvantage of the Baie Comeau taxpayers who have to bear the costs of this regional service.

We recommend, therefore:

1. that the federal Department of Transport should take its responsibility as soon as possible with regard to the administration of this airport.

2. That the Department should as soon as possible undertake the construction of a regional airport terminal.

Land Communications

You also are aware that there is a lack of land communication between several places on the coast:

Gagnon—Manic 5

Moisie—Sheldrake and further up.

We also recommend:

1. that according to federal-provincial agreement, budgets be specially allocated in order to complete the road from Gagnon to Manic 5.

2. That the discussions already undertaken for a national park around Moisie-Sheldrake become more concrete, which would facilitate the development of this incomplete road and integrate a program of full employment by using the unemployed and those that are on welfare relief.

3. With regard to the above-mentioned fact and in view of the possibilities of joining with Newfoundland, a serious inquiry should be made in order to establish a trans-Canada route system with

[Texte]

du Québec et de Terre-Neuve, tenant compte des moyens d'éteindre le système de péage à Tadoussac-Ste-Catherine dans l'aboutissement normal de cette route.

Télévision—Radio—Téléphone.

En octobre 1967 la société Radio-Canada annonçait que ses réseaux de télévision française desserviraient les localités de la moyenne et Basse Côte-Nord, ainsi que l'île d'Anticosti et la Gaspésie à partir de décembre 1968.

Nous apprenons que cette décision est contremandée et que le projet ne sera pas réalisé.

Nous ne pouvons assurer notre développement économique et social dans l'isolement actuel d'une partie de notre région, sans communications modernes et adéquates. En 1969, il n'est pas normal d'être séparé du monde.

Le Conseil Régional Côte-Nord C.S.N. demande donc à la Société d'État Radio-Canada de revenir sur sa décision et de répondre aux espoirs qu'elle-même a fait surgir dans notre population. La même politique devrait être appliquée par le Fédéral en ce qui concerne la Radio et le téléphone.

Transport Maritime:

Considérant qu'il existe les systèmes de traversiers suivants:

Sept-Îles—Ste-Anne-des-Monts
Baie-Comeau—Matane
Godbout—Matane
Forestville—Pointe-au-Père
Escoumins—Trois-Pistoles

Que ces services étant mieux organisés favoriseraient des échanges commerciaux nécessaires à la population des deux rives et au-delà; Que ces services puissent servir de lien routier aux résidents des deux rives.

Nous recommandons:

- a) L'amélioration des aménagements portuaires aux endroits connus de façon à faciliter une communication à l'année longue.
- b) Que les gouvernements envisagent avec certaines modalités la nationalisation des systèmes de traversiers ci-haut énumérés.

D'autre part, l'économie de la Côte-Nord est axée sur deux pôles principaux de croissance, à savoir Baie-Comeau et Sept-Îles.

Nous recommandons:

Que le ministère des Transports statue sur l'établissement immédiat d'une commission des ports à Baie-Comeau et à Sept-Îles.

[Interprétation]

this part of Quebec and Newfoundland, while taking into account the means of abolishing the tolls from Tadoussac to St. Catherine.

Television, Radio and Telephone

In October, 1967 the CBC announced that its French television network would serve localities of the middle and the lower north coast as well as the Island of Anticosti and the Gaspé as of December, 1968. We now learn that this decision has been annulled and that the project will not materialize.

We cannot assure our economic and social development in the present state of isolation of part of our region without modern and adequate communications. In 1969 it is not normal to be cut off from the rest of the world.

The Regional Council of the North Coast (C.S.N.) therefore asks the CBC to revise its decision and meet the wishes that it has led the people to believe. The same policy should be applied by the Federal government with regard to radio broadcasting and telephone.

Maritime Transport

As the following ferry services do exist:

Seven Islands—Ste Anne des Monts
Baie-Comeau—Matane
Godbout—Matane
Forestville—Pointe au Père
Escoumins—Trois-Pistoles

That if these services were better organized it would promote commercial exchanges which are necessary to the people of both shores and beyond; That these services should serve as road link for the people on both shores.

We recommend:

- (a) The improvement of port facilities at those places in order to facilitate communications all year long.
- (b) That the government should consider nationalization of the afore-mentioned ferry services.

On the other hand the economy of the North Coast rests on two principal poles of growth, namely Baie-Comeau and Seven Islands.

We therefore recommend that the Department of Transport should establish immediately a port commission at Baie-Comeau and Seven Islands.

[Text]

Communication ferroviaire:

Nous recommandons qu'une étude en profondeur se réalise tant du côté de la rentabilité que du côté de l'aménagement d'un tel service de tous les points de la Côte-Nord vers l'extérieur.

Conclusion:

Toutes les questions traitées dans ce mémoire sont d'ordre politique, social et économique. Nous avons voulu vous dire franchement et sans détour notre opinion sur ces questions.

Nous vous remercions, monsieur le président, et vous, membres du Comité, de l'attention soutenue que vous avez prêtée à l'audition de ce mémoire et nous souhaitons qu'il puisse vous être utile dans les décisions que vous aurez à prendre sur les sujets traités.

Le président: Je sais que M. Mascolo a un autre petit mémoire très court à présenter. Avant de permettre la discussion et les questions, je vous demanderais, monsieur Mascolo, de lire votre autre mémoire. Ce mémoire est du Conseil de développement de la Côte-Nord.

M. Mascolo: En l'absence du président de la corporation, j'ai pour mandat de vous souligner qu'ayant pris connaissance des revendications des différents organismes socio-économiques du territoire et en regard de notre statut d'organisme consultatif, nous souscrivons à la bonne foi et au magnifique travail de chaque groupe et demandons au Comité permanent des Transports et des Communications, de se faire l'interprète des associations et corps intermédiaires de la région administrative numéro 9 en reconnaissant un programme prioritaire de développement en rapport aux diverses requêtes et en réservant les budgets nécessaires à l'accomplissement prochain de ces urgences.

Comme organisme consultatif, nous sommes toujours disposés à informer de façon objective toutes les formes de gouvernement dans l'intérêt de la population de la Côte-Nord.

Mr. Pringle: Mr. Chairman, I am very interested in your remarks with regard to regional air service. As you know, the policy of the Canadian Government recently, and the Department of Transport particularly, has been to divide Canada up into regions and to recognize trunk lines for the major airlines and regional areas for regional carriers. You are suggesting that you are dissatisfied with

[Interpretation]

Railroad Communications

We recommend that a study in depth be undertaken with regard to the feasibility as well as the establishment of such a service at all points on the North Coast toward the exterior.

Conclusion

All questions mentioned in this brief are political, social and economic by nature. We wanted to state frankly and straightforwardly what our opinion was on these questions.

We thank you, Mr. Chairman and Members of the Committee for your kind attention to the reading of this brief and we hope that it will be useful in the decisions which you will have to take on this subject.

North Coast Regional Council
C.S.N.

The Chairman: I think that Mr. Mascolo has another very short memorandum brief to submit and before the question period I would like to ask you to read the other brief, which comes from the North Shore Development council.

Mr. Mascolo: In the absence of the President of the Corporation it is my duty to point out that having become aware of the claims made by various socio-economic organizations of the territory and with regard to our consultative status we endorse the good faith and the magnificent work of each group and would ask the Standing Committee on Transport and Communications to serve as an interpreter of the associations and intermediary organizations of the administrative region number 9 and recognize a priority program of development with regard to the various applications and by providing the necessary funds for carrying out these urgent projects in the near future.

As an advisory board we are always ready to extend objectively all possible information to all levels of government in the interest of the population of the North Coast.

Pierre Mascolo, Director
Development council
of the North Coast

M. Pringle: Monsieur le président, ce que vous dites à propos du développement de l'aviation régionale m'intéresse beaucoup. Comme vous le savez la politique du ministère fédéral des Transports, et du gouvernement en général, a été de diviser le Canada en régions et de reconnaître des lignes principales pour les grandes lignes et les grandes entreprises, et des lignes régiona-

[Texte]

Québecair service and that you would like to have Air Canada take over this particular area. This would be a complete reversal of policy decisions with regard to Canadian aviation as it is developing across the land, and I would like to ask a couple of questions.

Why would not Québecair be able to compete, or give as good service, or maybe even better, than Air Canada service if it was given the opportunity to develop and the assistance of the various counties, cities and chambers of commerce so that it could develop in this area and become a major regional air service?

Secondly, why do you feel that Air Canada would be able to do a much better job and will do a better job in view of the circumstances?

M. Mascolo: Pour répondre à votre deuxième question, à savoir, si j'ai bien compris, pourquoi on pense que Air Canada donnerait de meilleurs services que Québecair, en ce qui concerne le point de liaison avec les grands centres, c'est que nous prévoyons qu'avec la venue de nouveaux aérobuses, par exemple des DC-9, la clientèle qu'il y aurait à desservir à Sept-Îles ne serait probablement pas assez nombreuse. En incluant Baie-Comeau dans le transport avec les grands centres, il y aurait évidemment un déplacement de personnes beaucoup plus important avec Sept-Îles et les grands centres.

Mr. Pringle: Then am I to understand, sir, that you feel that Baie Comeau should be included as a centre for trunk line service in Canada rather than be a part of regional air carrier services. Is that correct?

M. Mascolo: C'est un service régional, mais surtout avec les grands centres. Autrement dit, aujourd'hui, la Côte-Nord devrait être incluse avec les grands centres du Québec.

Mr. Pringle: Could I pursue this just a little further. If the regional air service, with the assistance, direction or on the recommendations of the regional area, was able to upgrade its service so that it could perform a proper function as a regional air service as an adjunct to the trunk line service of airlines, do you not feel this might be a better approach than attempting to change the whole policy of Air Canada and the Department of Transport from Victoria to Halifax? I would like to hear your reaction to that, sir.

M. Mascolo: C'est une question très discutée et je crois que sur ce plan, vous auriez probablement raison.

[Interprétation]

les destinées aux transporteurs régionaux. Vous insinuez que vous n'êtes pas satisfaits des services de Québecair et que vous aimeriez qu'Air Canada reprenne le tout à son compte. Ce qui au fond renverse cette politique que l'on applique dans le pays. J'aimerais vous poser plusieurs questions à ce sujet. La première est celle-ci: Pourquoi est-ce que Québecair ne pourrait pas faire concurrence ou donner un service aussi bon si ce n'est meilleur qu'Air Canada, si Québecair avait la possibilité de se développer et de jouir de l'assistance des différents comtés, villes et chambres de commerce, aux fins de devenir un service régional important?

Et deuxièmement, pourquoi est-ce que vous pensez qu'Air Canada pourrait faire un meilleur service, assurer un meilleur service, étant donné la situation?

Mr. Mascolo: To reply to your second question as to why we think Air Canada, if I understand you rightly, would give better service than Quebec Air as a link with the great centres, we believe with the introduction of new aircrafts such as the DC-9's the customers potential to be served at Seven Islands would not be large enough. By including Baie-Comeau in the transport system with the great centres there would of course be a much larger movement of persons with Seven Islands and the great centres.

M. Pringle: Dois-je comprendre que vous pensez que Baie-Comeau devrait être inclus sur le trajet d'une ligne principale au lieu de faire partie d'une ligne appartenant à un transporteur régional? Est-ce exact?

Mr. Mascolo: It is a regional service, but especially if it is included with the great centres. In other words, to-day, the North-Coast should be made part of the great Centres of the province of Quebec.

M. Pringle: Puis-je continuer à approfondir cette idée quelque peu. Si le service d'aviation régional, conjointement avec les recommandations et l'assistance d'un bureau régional, de sorte que ce service remplisse le rôle essentiel qui est nécessaire pour devenir un véritable service régional, soit, être le service auxiliaire d'une ligne principale, est-ce que ce ne serait pas mieux que de chercher à changer toute la politique d'Air Canada et du ministère des Transports de Victoria à Halifax? Je voudrais savoir ce que vous pensez de cela?

Mr. Mascolo: This is a very moot question and I think that in this context you are probably right.

[Text]

Mr. Pringle: Very good. You say that a permit should be granted to Baie-Comeau Air Services. What type of permit are you requesting, for a third-level airline or a special charter service? What permit have they been denied?

M. Mascolo: Depuis que Québecair a pratiquement abandonné le service entre la rive nord et la rive sud et a limité ses voyages à un seul par jour, il est extrêmement difficile de faire les communications aériennes entre les deux rives. On a appuyé Baie Comeau Air Service dans cette demande. Nous croyons que cette compagnie, qui est une compagnie locale, devrait pouvoir remplir efficacement ses devoirs pour ce qui est de la communication qui doit se faire entre les deux rives. Quant à la question d'avoir un service de troisième ordre ou de premier ordre, disons qu'on préfère évidemment un service de premier ordre. Mais du moment qu'on pourrait effectuer des traversées quotidiennes, trois ou quatre par jour, avec la rive sud, cela pourrait nous satisfaire, car, il faut toujours tenir compte de la clientèle qui voyage exclusivement entre les deux rives.

Mr. Pringle: To clarify my question, there are trunk lines, regional airlines, and a third-level service does not classify it as to quality; it just means that it is third-level inasmuch as it does not encroach upon regional air services but is a specific scheduled or non-scheduled air service between two or three points. Could you advise me if the application has been made and, if so, if it has been denied do you know the basis or the reason for such a denial by the Air Transport Committee?

M. Mascolo: A ce que je sache, selon les derniers développements en ce qui concerne Baie Comeau Air Service, il y avait une autre compagnie sur les rangs, à savoir Air Gaspé. Selon les informations que nous avons eues, il semblait exister un doute sur la possibilité de Baie Comeau Air Service de donner des services adéquats dans une communication inter-rives et dans le domaine tertiaire, dont vous avez parlé tout à l'heure.

Mr. Pringle: Thank you very much for your information. I would just like to point out there are a number of these across Canada and a group of us would like to investigate such things. Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Skoberg.

Mr. Skoberg: Have you any indication as to how many people are now using the air service that you do have? You suggested in your

[Interpretation]

M. Pringle: Très bien, puis-je vous demander ceci alors? Vous dites qu'un permis devrait être accordé à Baie Comeau Air Services. Quel genre de permis demandez-vous? De troisième ordre, ou un permis de nolisage? Quel genre de permis n'a pas été accordé?

Mr. Mascolo: Since Quebecair has practically abandoned service between the North Shore and the South Shore and has limited its trips to one a day it is extremely difficult to establish an air link between the two shores. We have supported Baie Comeau Air Service in this application. We believe that this company, which is a local company, can effectively fulfil its obligations with regard to communication between the two shores. Whether it is a third-order service or a first-order service, we would say that we prefer first-class service of course, but as long as we can have daily crossings, three or four a day, to the South Shore this would satisfy us because we must take into consideration the kind of customers who would travel from one shore to the other exclusively.

M. Pringle: Pour éclaircir ma question, il y a des lignes principales, secondaires, et un troisième service qui n'est pas un service tertiaire en tant que qualité, mais qui tout simplement comprend des vols réguliers ou irréguliers entre deux ou trois points différents. Pouvez-vous me dire si la demande a été faite, si on l'a repoussée, et pour quelles raisons cette demande a été rejetée par le Comité des Transports aériens?

Mr. Mascolo: As far as I know, according to the latest developments with regard to Baie Comeau Air Services, there was another competitor, namely Air Gaspé. At the last information there seemed to be some doubt whether Baie Comeau Air Service could provide adequate service from one shore to another and in the third-class-level service you mentioned awhile ago.

M. Pringle: Merci beaucoup pour vos renseignements. Je voulais simplement dire qu'il y a plusieurs cas semblables dans le Canada. Nous voudrions examiner ces questions, nous vous remercions des renseignements que vous nous donnez. Merci monsieur le président.

Le président: Monsieur Skoberg.

M. Skoberg: Monsieur le président, monsieur, avez-vous une idée du nombre de personnes qui utilisent le service aérien que vous

[Texte]

brief the infrequency of flights at this particular time. I presume you are referring to the flights into your city here. Is this correct?

M. Mascolo: A ce sujet, nous avons rencontré un représentant de Québécoir à Montréal, un certain monsieur Duval ou Dorval, je crois. Il nous a fait savoir qu'avec les petits avions, les petits Twin Otter ou les petits avions à seize passagers, il pouvait assurer efficacement le transport entre les deux rives. Je sais qu'ils ont installé leurs nouveaux appareils dans le territoire. Les passagers ne sont pas assez nombreux pour faire plusieurs voyages entre la rive sud et la rive nord avec les gros avions; mais avec les avions à seize passagers, comme ils avaient auparavant, il serait possible de le faire. Le coût serait rentable à ce moment-là, d'après ce que M. Duval nous a fait savoir.

Mr. Skoberg: I have another question. You have suggested that there should be some improvement in your port facilities. What do you suggest directly along this line? Also, at the same time, you could probably explain, for my information in particular, who runs the port here now. Is it private or do the port authorities come under federal jurisdiction?

M. Mascolo: Actuellement, nous avons des ports privés qui sont exclusivement contrôlés par trois compagnies, à savoir, *Cargill Grain*, *Quebec North Shore Paper* et *Canadian British Aluminum*. Dans le passé, nous avons essayé avec différents organismes, et d'ailleurs une étude a été faite sur ce point, d'avoir une commission des ports qui régirait tous les ports que nous avons présentement dans la région, c'est-à-dire dans le territoire de Baie Comeau. La même chose pourrait se faire à Sept-Iles; on peut former une corporation pour faire l'administration de ces ports. Mais, il reste à savoir si le gouvernement fédéral serait d'accord à ce qu'une commission des ports soit instituée pour Baie Comeau et Sept-Iles.

Mr. Skoberg: What type of improvements are you specifically referring to, sir, in regard to your port facilities here at this time?

M. Mascolo: Disons qu'à l'heure actuelle, en ce qui concerne les quais de Baie Comeau, ils sont navigables l'hiver; les bateaux peuvent accoster l'hiver. En ce qui concerne Forestville, Godbout et Matane, la navigation d'hiver est très difficile.

Mr. Skoberg: What would you recommend?

[Interprétation]

avez présentement. Vous parlez du manque de fréquence des vols à l'heure actuelle. Il s'agit des vols touchant votre ville n'est-ce pas?

Mr. Mascolo: In this respect we have met with a representative of Quebecair in Montreal, a Mr. Duval or Dorval, I think. He informed us that with the small planes, the small twin Otters or small aircrafts that can carry sixteen passengers he could effectively establish a transport service between the two shores. I know they have established their new equipment in the territory. Passengers are not so numerous as to warrant frequent flights between the North and the South shore with large size aircraft; but it would be feasible with the sixteen passengers aircrafts they used to have previously. As Mr. Duval informed us the cost would then be economic.

M. Skoberg: Une autre question. Vous disiez qu'il devrait y avoir une amélioration des installations portuaires, qu'est-ce que vous proposez directement dans ce domaine et en même temps pouvez-vous nous dire pour ma gouverne en particulier, qui administre votre port? Est-ce un port privé ou bien est-ce qu'il relève de la Commission des ports nationaux?

Mr. Mascolo: At the present time we have private harbours which are under the exclusive control of three companies: *Cargill Grain*, *Quebec North Shore Paper Company*, and *Canadian British Aluminum*. We tried in the past with several organizations, and there was a study made on this to form a Harbours Commission that would govern all the ports we now have in the region, that is in the Baie Comeau territory. The same could be done at Sept-Iles a corporate body could be formed to administer these harbours. However, we do not know if the federal government would agree to instituting a Harbours Commission at Baie Comeau and Sept-Iles.

M. Skoberg: Quel genre d'améliorations voulez-vous à propos de ces installations portuaires à l'heure actuelle?

Mr. Mascolo: The port of Baie Comeau is navigable in winter. They can dock in the winter. With regard to Forestville, Godbout and Matane, winter navigation is very difficult.

M. Skoberg: Qu'est ce que vous recommanderiez?

[Text]

M. Mascolo: Il est question présentement à Matane de faire un quai en eau profonde. Pour Godbout, on aimerait simplement avoir une recommandation dans le même genre, à savoir s'il est possible de faire un quai en eau profonde.

Mr. Skoberg: I have another question, Mr. Chairman. As a representative on the Conseil de Développement Côte Nord could you give me an indication of how many councils this includes and what area. I have the map before me. I am wondering to what extent you are speaking as an authority in this regard.

M. Mascolo: En ce qui concerne les conseils de développement, c'est un organisme exclusivement pour le Québec. On les appelle les conseils de développement; ils ont remplacé les anciens conseils consultatifs d'orientation économique que vous aviez à Ottawa. Sur le plan du pouvoir, actuellement il est simplement un organisme consultatif au niveau de l'animation. Il s'agit pour nous présentement de trouver à l'intérieur de notre territoire des moyens ou des débouchés qui pourraient satisfaire les besoins que nous avons actuellement ou les besoins que nous allons chercher parmi la population. C'est simplement un organisme consultatif, rattaché directement sur le plan provincial par des octrois.

Il y a à peu près deux mois, on a rencontré l'honorable Jean Marchand à Québec pour discuter de sa politique de développement régional. La formule qu'on lui a présentée lui a plu; c'est dans le genre du BAEQ, mais les consultations se font beaucoup plus de la base plutôt que dans des bureaux, comme c'est le cas pour le BAEQ.

Mr. Skoberg: I was thinking of the area generally. How far do you go along the coast? In terms of distance, what communities are you referring to?

M. Mascolo: De Tadoussac à Blanc Sablon, ce qui donne une distance d'à peu près 800 milles.

Mr. Skoberg: In your opinion and in the opinion of your council do you consider that if there were barge facilities for rail traffic or possibly a rail line transportation would be improved in this area.

M. Mascolo: Évidemment il y aurait une utilité à ce que les changements ou les réparations soient faits, surtout si l'on pense à la basse côte, l'autre bord de Moisie, Sheldrake, Havre St-Pierre, Port Menier, Rivière St-Jean. A ce moment-là, il serait drôlement in-

[Interpretation]

Mr. Mascolo: For Matane at the present time it has been recommended to construct a deep-water wharf. As for Godbout, we simply would wish to have the same recommendation and see whether it is possible to have a deep-water wharf.

M. Skoberg: Une autre question, monsieur le président. Dans votre deuxième mémoire, vous représentez le Conseil régional de développement de la Côte Nord, combien de conseils et quelle étendue de territoire est-ce que cela représente? J'ai la carte sous les yeux. Dans quelle mesure êtes vous une autorité dans ce domaine?

Mr. Mascolo: With regard to the development councils, it is an organization which is exclusively for Quebec. It is called the development councils. They replace the former Economic Advisory Councils which you had in Ottawa. With regard to power, there is an advisory board at the level of animation at the present time. The question is to find in our territory the means or markets which could meet our needs and those of the population. This is simply an advisory agency which is directly linked at the provincial level by grants.

About two months ago we met with the Honourable Jean Marchand in Quebec and questioned him with regard to his regional development policy. He was very much pleased with the formula we presented him. It is something like the EQPB (Eastern Quebec Planning Bureau) but consultation is more intensive at the base than through the EQPB.

M. Skoberg: Je pense à la région nord en général. Quelle distance couvrez-vous sur la côte? Jusqu'à quelles collectivités vous réferez-vous?

Mr. Mascolo: Let us say it is from Tadoussac to Blanc Sablon which is approximately 800 miles in distance.

M. Skoberg: Selon l'opinion de votre Conseil, est-ce que vous estimez que s'il y avait un système de barges pour le transport de wagons de chemin de fer ce serait une amélioration pour les transports dans la région, ou plutôt une véritable ligne de chemin de fer?

Mr. Mascolo: Of course there will be some use to the repairs or changes being made, especially if we are thinking of the lower coast around Moisie—Sheldrake, Havre St. Pierre—Port-Menier and Rivière St. Jean. It would be very interesting and useful to that

[Texte]

intéressant et utile à cette partie du territoire d'avoir les mêmes services que nous pouvons avoir, peut-être pas sur une aussi grande échelle. Mais vous ne nous laissez pas savoir si on doit au moins avoir une aérogare lorsqu'on doit prendre l'avion.

Mr. Skoberg: Well, I am thinking in terms of freight traffic. In your opinion, is there any justification for barge service to bring box cars in, if there was a rail line or, alternatively, a direct rail line in. In other words, do you think there is any demand here for rail service, and I am referring to freight movement specifically?

M. Mascolo: A ce sujet, disons que dans notre mémoire, on s'est limité à vous recommander qu'une étude soit faite sur la rentabilité d'un chemin de fer et aussi sur les bénéfices d'un tel aménagement d'un chemin de fer. On n'a pas assez examiné la question à l'heure actuelle pour savoir si le chemin de fer qui irait jusqu'à la basse côte ou de Gagnon à ici ou d'ici à Chapais serait rentable. On laisse justement à votre comité le soin d'étudier la possibilité d'installer un chemin de fer et de nous dire s'il sera rentable ou non.

Mr. Skoberg: I would like to ask one last question, Mr. Chairman. The companies that are here at this particular time must be giving some indication of whether or not they would like to have rail service. I also presume that your Conseil de Développement Côte Nord has an opinion at this time, without going into a feasibility study, whether or not there is any need for a rail service in here. Has your council done any research in this regard?

M. Mascolo: En tant que Conseil de développement, disons que nous sommes accrédités de façon provisoire depuis environ 5 mois. Nous sommes donc encore terriblement jeunes dans ce domaine et nous n'avons pas eu le temps de faire exactement tout le travail en ce qui concerne la recherche sur un système ferroviaire.

Mr. Skoberg: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Allmand.

M. Allmand: Monsieur le président, vous avez expliqué dans le mémoire que votre aéroport n'est pas administré par le gouvernement fédéral. Qui est le propriétaire de cet aéroport?

M. Mascolo: Baie Comeau.

[Interprétation]

part of the territory to have the same services which we can get, perhaps not on such a large scale. But you do not tell us if we should have an airport terminal when we have to take a plane.

M. Skoberg: Je parle du transport marchandises, pensez-vous qu'il faudrait avoir un service de chalands? S'il y avait un chemin de fer et est-ce qu'il faudrait une ligne de chemin de fer réelle? Pensez-vous qu'il y ait une demande de chemin de fer pour le transport des marchandises, est-ce que c'est nécessaire, justifié?

Mr. Mascolo: On this question let us say that in our brief we limited ourselves to recommending that an enquiry be carried on to study the feasibility of having a railroad and also what would be the advantages of such a railroad. We have not gone into enough detail to know whether the railway that would go to Basse-Côte or to Gagnon or from here to Chapais would be profitable. We are leaving it to your committee to study the possibility of establishing a railroad and to tell us if this would be profitable or not.

M. Skoberg: Je voudrais poser ma dernière question, monsieur le président. Il semble que les organismes que vous représentez ici devraient nous dire si il's veulent un service ferroviaire et je suppose qu'à titre de Conseil régional de développement de la Côte nord, vous devriez avoir une idée à ce sujet sans faire une étude de la rentabilité du projet, à savoir si la région aurait besoin ou non d'un service ferroviaire, je me demande si le Conseil régional de développement de la Côte nord a fait des recherches à ce sujet.

Mr. Mascolo: As a Development Council let us say that we are accredited provisionally for the last five months. We are very new in this field and we have not had sufficient time to do all the research work necessary on a railroad system.

M. Skoberg: Merci, monsieur le président.

Le président: M. Allmand.

Mr. Allmand: Mr. Chairman in the brief you explained that the airport here is not administered by the federal government. Who owns this airport?

Mr. Mascolo: Baie Comeau.

[Text]

M. Allmand: La ville de Baie Comeau. Mais n'est-il pas vrai que c'est de l'autre côté de Hauterive? C'est quand même dans la municipalité de Baie Comeau?

M. Mascolo: L'aéroport n'est pas dans la municipalité de Baie Comeau, mais il est administré par la ville de Baie Comeau.

M. Allmand: Est-ce qu'il est aussi financé par Baie Comeau?

M. Mascolo: Il est financé par Baie Comeau. Je doute qu'il reçoive des octrois du gouvernement fédéral.

M. Blouin: Il y a des octrois du gouvernement fédéral qui sont donnés aux municipalités pour l'entretien d'un aéroport. Pour éclaircir un peu, il faut admettre que la ville de Baie Comeau a administré l'aéroport depuis 1937. Ce que vous avez vu là où vous avez atterri ce midi, c'est un nouvel aéroport qui existe depuis deux ans seulement. Il est encore administré par la ville de Baie Comeau, mais avec des octrois du gouvernement fédéral, du ministère des Transports.

M. Allmand: En tout cas, vous croyez avoir besoin d'un aéroport administré par le ministère des Transports.

M. Mascolo: En ce qui concerne un aéroport régional, je ne vois pas pourquoi l'administration relèverait exclusivement d'une municipalité ou d'une ville; c'est une responsabilité fédérale. Le fédéral devrait donc en ce domaine en prendre la responsabilité, quitte à marcher par système d'octrois.

M. Blouin: Si vous me permettez encore une fois, monsieur le président, je suis d'accord avec M. Mascolo. On voudrait que ce soit un aéroport régional parce que cela englobe évidemment tous les environs, non seulement Baie-Comeau, Hauterive, mais aussi la région environnante qui se sert de cet aéroport. C'est pour cela qu'on voudrait en faire un aéroport régional administré par le ministère des Transports.

M. Allmand: Est-ce exact, monsieur Mascolo?

M. Mascolo: Oui.

M. Allmand: Dans votre mémoire, vous avez parlé, en termes généraux, de vos plaintes contre Québécoir. Quelles sont plus précisément vos plaintes contre Québécoir? Quels sont les détails de ces plaintes?

M. Mascolo: C'est la première fois probablement que vous venez dans notre région. Si vous aviez à voyager assez fréquemment avec

[Interpretation]

Mr. Allmand: The City of Baie Comeau? But is it not true that it is on the other side of Hauterive? It is nevertheless within the istery by the City of Baie Comeau.

Mr. Mascolo: It is not within the municipality of Baie Comeau, but the airport is administered by the City of Baie Comeau.

Mr. Allmand: Is it also financed by Baie Comeau?

Mr. Mascolo: Yes it is financed by Baie Comeau. We do not know if it receives grants from the federal government, but I doubt it does.

Mr. Blouin: There are grants of the federal government, grants which are given to the municipalities for the upkeep of airports. In order to clarify this one must admit that the City of Baie Comeau has been administering the airport since 1937. Where you landed at noon, it is a new airport which has been there for only two years. It is still administered by the City of Baie Comeau, but also with grants from the Department of Transport of the federal government.

Mr. Allmand: In any case, you think that you need an airport which would be administered by the Department of Transport?

Mr. Mascolo: With regard to a regional airport I do not see why the administration should be solely under a city or municipality. Therefore, the Federal Government should, at least in this field, even if it uses a grants system.

Mr. Blouin: With your indulgence, Mr. Chairman. I agree with Mr. Mascolo. They want it to be a regional airport because it would of course include all the surrounding country, not only Baie Comeau and Hauterive, but also the surrounding region which uses this airport. That is why we want to make it a regional airport administered by the Department of Transport.

Mr. Allmand: Is that correct, Mr. Mascolo?

Mr. Mascolo: Yes.

Mr. Allmand: In your brief you mentioned in general terms your complaints against Quebec Air but what are the complaints you have against Quebec Air in particular? What are the details of these complaints?

Mr. Mascolo: It is probably the first time you have come to our region. If you travelled frequently with Quebec Air you would proba-

[Texte]

Québecair vous ne me demanderiez probablement pas cette question. Je ne parle pas de Québecair en tant que compagnie, mais plutôt de son nouveau service. Par exemple, les communications inter-rives doivent se faire quotidiennement et assez fréquemment. Lorsqu'on veut aller sur la rive sud, soit pour discuter ou pour rencontrer des gens, on est obligé de louer un avion privé si l'on veut revenir la même journée, sinon, on est obligé de passer la nuit de l'autre côté. C'est la même chose de ce côté-ci. Présentement, il y a un seul départ de Baie-Comeau à Mont-Joli par jour.

Mr. McGrath: I have a supplementary question. Do I understand correctly that your complaint is not with the company but with the schedule or the frequency of service?

Mr. Mascolo: Yes.

Mr. McGrath: Is it fair to suggest that if the company improved its schedule, then you would no longer demand service by Air Canada?

M. Mascolo: A ce sujet, on a rencontré la compagnie Baie Comeau Air Services et on a aussi rencontré Québecair. D'après les informations que nous avons reçues, la Régie des Transports ne voulait pas enlever le permis à Québecair pour la communication inter-rives. Mais si Québecair ne conserve qu'un voyage par jour, et ces informations viennent de Québecair, les plaintes, qui seraient apportées à ce moment-là, forceraient probablement la Régie à lui enlever le permis.

M. Allmand: Avez-vous des chiffres concernant la circulation entre la rive nord et la rive sud? Est-ce qu'il y a beaucoup de demandes pour ce service?

M. Mascolo: Vous le constaterez d'après les autres mémoires qui vont suivre. A mon avis, tous les mémoires vont en discuter aujourd'hui. Nous avons constaté que les communications entre la rive nord et la rive sud sont aujourd'hui totalement inadéquates.

M. Trudel: J'ai une question supplémentaire, monsieur le président. Monsieur Mascolo, avez-vous déjà eu plus qu'un service par jour avec la rive sud par les lignes aériennes?

M. Mascolo: On en a eu jusqu'à cinq par jour.

M. Trudel: Par quelle ligne aérienne?

M. Mascolo: Par Québecair.

M. Trudel: Je crois que la prochaine question a déjà été posée. Savez-vous quel pour-

[Interprétation]

bly not be putting this question. I do not speak of Quebec Air as a company mind you, but rather of its new service. Just to give you an example, the inter-shore communications with the North Shore must be frequent and continuous. When we want to go to the South Shore whether it be for business or for meeting people, we have to rent a private plane if we want to come back on the same day. Otherwise we have to sleep on the other side and the same applies to this side.

At the present time there is just one departure from Baie Comeau to Mont Joli every day.

M. McGrath: Une question supplémentaire. Dois-je comprendre que vous vous plaignez non de la compagnie mais de son horaire?

M. Mascolo: Oui.

M. McGrath: Par conséquent, si la compagnie améliorerait son horaire des vols, vous n'exigeriez pas le service d'Air Canada?

Mr. Mascolo: In this regard, we have met with the representatives of Baie Comeau Air Services and also we have met with Quebec Air. According to the data given to us, the Transport Commission did not wish to remove the permit from Quebec Air for inter-shore communications. But if Quebec Air maintains only one trip a day, and these are the words of Quebec Air itself, the complaints which will be made at that time will probably force the Transport Control Board to remove the permit.

Mr. Allmand: Would you have figures concerning the movement between the North Shore and the South Shore? Is there a great demand for that service?

Mr. Mascolo: You will see in the other briefs that will be presented to you. I guess everybody will talk about that today. We have found out that communications between the North Shore and the South Shore are completely inadequate.

Mr. Trudel: A supplementary question, Mr. President. Mr. Mascolo, did you ever have a through airline offering more than one service a day with the South Shore?

Mr. Mascolo: We have had up to five a day.

Mr. Trudel: By what airline?

Mr. Mascolo: By Québecair.

Mr. Trudel: I think that the next question has already been asked. Do you know what

[Text]

centage des sièges était occupé sur ces lignes? Il doit certainement y avoir une raison...

M. Mascolo: On les a rencontrés à ce sujet. Lorsqu'ils ont pris possession de leurs appareils de seize passagers, les *Twin Otter*, apparemment, ils pouvaient garantir, avec une certaine rentabilité, le transport entre les rives.

M. Trudel: Vous avez cinq fois par jour seize passagers. Est-ce exact?

M. Mascolo: C'est exact.

M. Trudel: Aujourd'hui, de quelle sorte d'avions se sert-on sur la ligne aérienne?

M. Mascolo: Il y a les nouveaux appareils, les...

M. Blouin: Ce sont les Back III, les nouveaux appareils à réaction.

M. Mascolo: C'est exact.

M. Trudel: Cela répond à ma question. Merci. Avez-vous le nombre de passagers à la mémoire?

M. Blouin: 79.

M. Trudel: Merci.

The Chairman: Mr. Allmand, have you finished your questioning?

Mr. Allmand: Yes.

The Chairman: Mr. Nesbitt.

Mr. Nesbitt: A number of questions which I had, Mr. Chairman, have already been asked, but there is one question I had in mind that has not been answered as yet, and it is a question that was put by Mr. McGrath. If Quebecair improved its schedule would you otherwise be satisfied with the service provided by Quebecair?

M. Mascolo: Il aurait besoin de l'améliorer de beaucoup.

Mr. Nesbitt: This is what I am getting at. I take it you are dissatisfied with the air schedule. Are you satisfied with the other aspects of the service, such as the flights taking off on time, the courtesies on board, and that sort of thing? Are you satisfied with those matters?

M. Mascolo: En ce qui concerne la courtoisie à bord, disons que c'est bien. En ce qui concerne les départs, à savoir si l'avion va partir ou s'il va rester en place, c'est moins bon. Je ne sais pas si la même chose se produit aux autres aéroports, mais, à maintes reprises, j'ai été à Québec et Air Canada par-

[Interpretation]

percentage of seats were occupied on these lines? There surely must have been a reason.

Mr. Mascolo: We have met with them and discussed this. Apparently, when they took over the new planes, the sixteen passengers planes, the Twin Otters, they could guarantee transportation between the two shores and a certain percentage of profit.

Mr. Trudel: Did you have every day five times sixteen passengers?

Mr. Mascolo: That is correct.

Mr. Trudel: What kind of planes are used on this airline to-day?

Mr. Mascolo: There are new planes, the...

Mr. Blouin: They are the Back 111 types, the new jet aircraft.

Mr. Mascolo: That is correct.

Mr. Trudel: This answers my question. Thank you. Do you recall the number of passengers?

Mr. Blouin: Seventy-nine.

Mr. Trudel: Thank you.

Le président: M. Allmand, avez-vous fini de poser vos questions?

M. Allmand: Oui.

Le président: Monsieur Nesbitt.

M. Nesbitt: Certaines questions que je voulais poser ont déjà été abordées mais une question n'a pas eu de réponse encore, et c'est celle qui a été posée par monsieur McGrath. La question est la suivante: si Québec Air améliorerait son service, c'est-à-dire son horaire, seriez-vous satisfaits du service donné par Québec Air?

Mr. Mascolo: It would have to be greatly improved.

M. Nesbitt: Ce que je veux dire, c'est ceci. Je suppose que vous n'êtes pas contents de l'horaire des vols. Êtes-vous contents des autres aspects du service, par exemple, les départs et les arrivées se faisant à temps, la courtoisie à bord, etc. Est-ce que vous êtes contents de cet aspect-là?

Mr. Mascolo: With regard to courtesy on board, let us say it is good. With regard to departures that is if we had to know whether the aircraft is leaving or not, it is not so good. I do not know if the same thing happens in other airports, but I know that on many occasions when I went to Quebec, Air Canada left

[Texte]

tait pour Sept-Îles et Québecair ne partait pas pour Baie-Comeau.

Mr. Nesbitt: Do you have any other specific complaints against Québecair other than their frequency of flights and at times their tardiness in taking off?

Mr. Mascolo: No.

Mr. Nesbitt: What sort of service by water is there to the South Shore? Can you travel by boat?

Mr. Mascolo: Yes.

Mr. Nesbitt: From Baie-Comeau to what place? Is it Rimouski?

M. Mascolo: De Baie-Comeau à Matane et de Forestville à Pointe-au-Père.

Mr. Nesbitt: I suppose this service only takes place during what, six or eight months of the year?

M. Mascolo: A peu près. C'est assez fréquent de Forestville à Pointe-au-Père.

The Chairman: Mr. Nesbitt, would you allow Mr. Blouin to make a supplementary statement?

Mr. Nesbitt: Certainly

Mr. Blouin: As far as Forestville and Pointe-au-Père is concerned, this is a year-round service. It also includes the wintertime.

Mr. Nesbitt: How long does it take to go to the South Shore, from here to Matane, or vice versa?

M. Mascolo: D'ici à Matane, c'est environ deux heures et demie et de Forestville à Pointe-au-Père, deux heures.

Mr. Nesbitt: How many times a day does this take place?

M. Mascolo: Les horaires changent avec les saisons et c'est normalement deux à trois départs par jour.

Mr. Nesbitt: Thank you.

The Chairman: Mr. McGrath.

Mr. McGrath: I wanted to repeat my question, Mr. Chairman, but Mr. Nesbitt has already done that for me. I was wondering if we could perhaps get some additional information on this subject from the gentleman who is with us from the Canadian Transport Commission. It seems to me that these people are complaining about the service which is being provided by Québecair and I want to

[Interprétation]

for Seven Islands and Quebec Air could not leave for Baie Comeau.

M. Nesbitt: Avez-vous d'autres critiques spécifiques à formuler à l'égard de Québec Air à part la manque de fréquence de vols et quelquefois les retards dans les départs?

M. Mascolo: Non.

M. Nesbitt: Quel service maritime avez-vous vers le côté sud. Pouvez-vous voyager par bateau?

M. Mascolo: Oui.

M. Nesbitt: De Baie Comeau à quel endroit? Rimouski?

Mr. Mascolo: From Baie Comeau to Matane and from Forestville to Pointe-au-Père.

M. Nesbitt: Je suppose que ce service ne se fait que six à huit mois par année?

Mr. Mascolo: Approximately Forestville-Pointe-au-Père service is fairly frequent.

Le président: Permettriez-vous à monsieur Blouin de poser une question?

M. Nesbitt: Naturellement.

M. Blouin: Pour ce qui est de Forestville et de Pointe-au-Père, c'est un service qui se fait à l'année longue, qui fonctionne aussi en hiver?

M. Nesbitt: Combien cela prend-il de temps pour aller sur la rive sud ou vice versa, pour traverser le fleuve d'ici à Matane.

Mr. Mascolo: From here to Matane it is about two hours and a half and from Forestville to Pointe-au-Père about two hours.

M. Nesbitt: Combien de fois par jour peut-on traverser?

Mr. Mascolo: The schedules change with the seasons and normally it is two or three departures daily.

M. Nesbitt: Merci.

Le président: Monsieur McGrath.

M. McGrath: Monsieur le président, je voulais tout simplement répéter ma question mais monsieur Nesbitt l'a fait pour moi. Pourrions-nous avoir des renseignements supplémentaires par l'entremise de l'expert de la Commission canadienne des transports qui nous accompagne, car il me semble que des gens se plaignent des services donnés par Québec Air. Je veux savoir, par exemple, quel est le

[Text]

know, for example, the machinery that is set up by the Canadian Transport Commission for improving these schedules and if a procedure is left open for these people to register a complaint or to appear before the Commission, because we heard quite a few criticisms during our tour of the Atlantic Provinces concerning the schedules of the regional air carriers.

The Chairman: If you would allow me, perhaps I will ask Mr. Lalonde to give you an answer that might be of use to the Committee on that subject.

M. J.-P. Lalonde (secrétaire, Comité des transports aériens, Commission canadienne des transports): Excusez-moi messieurs, je n'ai pas tous les détails des plaintes formulées. Je crois, de mémoire, que Québecair a demandé de discontinuer les services entre Baie-Comeau et la rive sud. La Commission des transports aériens a refusé, il y a deux ou trois mois, à la compagnie Québecair de cesser les services tant qu'elle n'aurait pas étudié la situation. Après ce refus de la Commission, le *Baie-Comeau Air Services* a fait une demande pour prendre la relève du service de Québecair. Ces demandes ont été publiées dans les journaux de la région et toutes les parties intéressées ont été priées de soumettre leurs vues à savoir si la Compagnie Québecair devrait cesser ses services et être remplacée par *Baie-Comeau Air Service*.

La décision est sur le point d'être prise par le Comité des transports aériens, et à mon départ d'Ottawa, on m'a donné l'impression que la décision pourrait être rendue dans deux ou trois semaines.

Mr. McGrath: May I ask a question on this?

The Chairman: Yes, Mr. McGrath.

Mr. McGrath: If this does not fall within your jurisdiction I am sure you will say so, but it seemed to me on coming into that airport this morning that it does not appear to be adequate to handle jet aircraft similar to the type that Québecair have in service.

M. Lalonde: Vous avez raison, ce n'est pas mon domaine. Je ne suis pas un expert de la technique. Je crois que si Québecair dessert Baie-Comeau avec des avions réactés, c'est qu'elle a la permission du ministère des Transports, autrement, elle ne pourrait pas desservir Baie-Comeau. C'est une des conditions du certificat d'exploitation; avant qu'un avion atterrisse à un aéroport, il faut absolument que les pistes et le système de navigation aérien soient adéquats.

[Interpretation]

mécanisme de l'approbation des horaires par la Commission canadienne des transports et s'il y a une possibilité de recourir, de se plaindre et de comparaître devant la Commission, car nous avons entendu bien des critiques au cours de notre tournée dans les provinces Maritimes, à propos des horaires des transporteurs aériens régionaux.

Le président: Je vais demander à monsieur Lalonde, de répondre à cette question.

Mr. J. P. Lalonde (Secretary, Air Transport Committee, Canadian Transport Commission): I apologize, gentlemen, I do not have all the details of the complaints made. If my memory serves me right I think that Quebec Air asked to discontinue service between Baie Comeau and the South Shore. The Air Transport Board refused, two or three months ago, the company to interrupt service until it has studied the situation. After this refusal of the Commission, Baie Comeau Air Services asked to take over the service from Quebec Air. These applications were announced in the regional newspapers and all interested parties were asked to submit their opinions whether Quebec Air should cease operations or be replaced by Baie Comeau Air Services.

The decision is being studied by the Air Transport Committee and when I left Ottawa I was under the impression that the decision might be rendered within two or three weeks.

M. McGrath: Puis-je poser une question à monsieur Lalonde?

Le président: Oui.

M. McGrath: Si elle ne relève pas de votre sphère et de votre compétence, vous me le direz, mais il me semble qu'après avoir atterri sur cet aéroport ce matin, on s'aperçoit qu'il n'est pas suffisant pour recevoir des avions à réaction semblables à ceux utilisés par Québec Air?

Mr. Lalonde: You are right. I am not an expert on these technical questions, but I think that since Quebec Air now serve Baie Comeau with jet planes it means they have permission from the Department of Transport to do so, otherwise they would not be able to serve Baie Comeau. It is one of the conditions for their operation permit: before landing in any airport in Canada the landing strips and air navigation systems must be adequate.

[Texte]

Mr. McGrath: Directing my question to the witness, Mr. Chairman, does the airport have adequate fire fighting and safety equipment to handle jet aircraft? I am not an expert in this field, of course, but I believe a specific type of safety equipment, ground equipment, is required before an airport is considered suitable to handle jet aircraft. Does the Baie-Comeau airport have this equipment?

M. Lalonde: Je crois, monsieur McGrath, que j'ai répondu à cette question: si Québec-air, aujourd'hui, à cette heure même, se sert de l'aéroport de Baie-Comeau, c'est que tous les facteurs de sécurité requis sont là pour permettre à ces avions d'atterrir à Baie-Comeau le plus sûrement possible.

Mr. McGrath: I just have one further question, Mr. Chairman. Why does the Department of Transport not operate that airport?

M. Lalonde: Excusez-moi, je n'ai pas compris la question.

Mr. McGrath: I direct this question to anybody who wants to answer it.

M. Lalonde: Mais il relève du ministère des Transports.

M. Corbin: Et pourquoi le Ministère ne l'administre-t-il pas?

M. Lalonde: Je l'ignore complètement.

Mr. McGrath: Perhaps the witness may have been told why they do not. I am sure he must have made representations through the Department of Transport to operate the airport.

• 1525

M. Mascolo: Apparemment, c'est une assez longue histoire, et peut-être M. Blouin peut-il nous éclairer là aussi. Lorsque l'ancien aéroport a été déménagé à Pointe-Lebel, il y a eu entente entre la ville de Baie-Comeau et le ministère pour que, s'il fallait que la chose se fasse, Baie-Comeau en prenne possession ou exécute les travaux de l'aérogare.

Le président: Monsieur Blouin.

M. Blouin: Il y avait eu entente dès le début: La ville construirait un aérogare. Mais depuis ce temps-là il y a eu des développements très considérables. Au fur et à mesure du déroulement du voyage, vous allez vous rendre compte que les développements dépassent à peu près tout ce qu'on peut voir dans les services gouvernementaux, c'est-à-dire en comparaison avec l'industrie privée.

[Interprétation]

Mr. McGrath: Je m'adresse maintenant au témoin. Est-ce que l'aérodrome est suffisamment équipé contre les incendies et a tout l'équipement voulu pour recevoir les avions à réaction? Je ne suis pas un spécialiste du domaine mais je crois qu'il y a des équipements de terre qui sont nécessaires avant qu'un terrain d'aviation soit capable de recevoir ce genre d'avions. Est-ce que l'aéroport de Baie Comeau est suffisamment équipé?

Mr. Lalonde: Mr. McGrath, I think I answered the question: that if Quebecair today has at this very hour the permission to use the airport at Baie Comeau it is because all security factors are available to allow these planes to land in Baie Comeau, with all possible safety.

M. McGrath: J'ai encore une dernière question. Pourquoi est-ce que le ministère des Transports n'administre-t-il pas cet aéroport?

Mr. Lalonde: I am sorry I did not understand the question.

M. McGrath: Je pose cette question à tout le monde.

Mr. Lalonde: But this is under the Department of Transport.

Mr. Corbin: Why does not the Department handle it?

Mr. Lalonde: I have no idea whatsoever.

M. McGrath: Peut-être qu'on a donné une raison au témoin. Je suis sûr qu'il a reçu une réponse du ministère des Transports.

Mr. Mascolo: It is apparently a rather long story and perhaps Mr. Blouin can assist me in explaining this. When the former airport was moved to Pointe-LeBel there had been an agreement between the City of Baie Comeau with the department so that if this was to be done Baie Comeau should be the sole owner or carry out the construction of the airport terminal.

The Chairman: Mr. Blouin.

Mr. Blouin: Mr. Chairman if you will allow me there had been an agreement at the beginning that the City would build the airport terminal. But since that time there have been so many new developments. When you travel along you will note that the developments go far beyond what one can expect in the government services that is compared to private enterprises.

[Text]

Alors en voici un exemple: depuis la construction du nouvel aéroport il y a eu des développements considérables dans la région de Baie-Comeau, et maintenant on demande un aéroport régional, administré par le ministère des Transports. Et je pense que la ville de Baie-Comeau est d'accord. Mais il faut toujours remonter au début, comme je le disais tout à l'heure: en 1937, au début de Baie-Comeau, on trouvait des aéroports municipaux dans les petites villes, un peu partout.

Je puis ajouter, si vous me permettez, que du travail se fait en ce sens, et je pense que très bientôt il y aura des communiqués à cet effet. Évidemment, les conseils du travail, les syndicats, la ville de Baie-Comeau et tous les corps publics sont d'accord pour que ce soit un aéroport régional et je pense que d'ici peu de temps il y aura des développements dans ce sens. C'est tout ce que je puis vous dire présentement.

Mr. Mather: Mr. Chairman, we have had some questions about air transportation, rail transportation and water transportation; I have a question in regard to the road situation. If I understood the witness and his brief correctly it is advocated that consideration be given to including the road on the North Shore in the Trans Canada Highway. Am I correct in thinking that is advocated?

The Chairman: Yes.

Mr. Mather: Can you tell us what the highway situation is at the present time? Is it easily possible to transport goods on the highway from Quebec City?

M. Mascolo: De Québec jusqu'ici, la route est interrompue à Baie-Sainte-Catherine où il faut prendre un traversier. De Tadoussac à Sept-Îles la route est pavée à la longueur, et il y a possibilité de faire du transport lourd. La route est interrompue à Moisie et justement, dans notre mémoire nous préconisons la construction du pont de Moisie pour que la route continue jusqu'à Sheldrake.

Mr. Mather: You feel there is enough potential volume of traffic in the area along the North Shore to justify consideration being given to modernizing and upgrading the highway to Trans Canada standards, particularly in view of the lack of a railroad perhaps?

M. Mascolo: Nous croyons que oui, d'autant plus que les citoyens qui habitent cette partie de la basse Côte-Nord ont droit à un système routier les reliant au moins au centre le plus rapproché.

Mr. Mather: Thank you.

[Interpretation]

Here then is an example. Since we have the new airport there have been considerable development in the Baie Comeau region and now we are asking a regional airport administered by the Department of Transport. And I think the City of Baie Comeau agrees, but one has always to go back to the beginning as I already stated a while ago: in 1937, in the first days of Baie Comeau, one could find municipal airports in all small cities everywhere.

If you permit me, I may add that work is being done in this sense and I think that very soon we will have an announcement to make. Of course, the labour councils and the unions, the City of Baie Comeau and all public bodies agree that we should have a regional airport and I think that shortly there will be developments in this respect. This is all I can say at the present time.

M. Mather: Monsieur le président, nous avons posé des questions à propos du transport par air, par eau et par rail, je voudrais maintenant poser des questions à propos des routes. Je crois, si j'ai bien compris le mémoire du témoin, qu'il préconise qu'on examine la question d'inclure le système routier de la Côte nord à la route transcanadienne. Est-ce que le témoin a bien dit cela?

Le président: Oui.

M. Mather: Pouvez-vous nous donner un aperçu de la situation routière actuelle? Est-il possible de transporter des marchandises facilement, par exemple de Québec, jusqu'ici?

Mr. Mascolo: From Quebec to this City the road is interrupted at Baie-Sainte-Catherine where we have to use a ferry. From Tadoussac to Sept Îles the road is paved all the way and it is possible to use the road for heavy transport. The road is interrupted at Moisie and in our brief we recommend that the bridge be constructed at Moisie to carry on the road as far as Sheldrake.

M. Mather: Vous pensez qu'il y aurait un volume potentiel suffisant de transport dans la région sur la Côte Nord pour justifier qu'on envisage de moderniser, d'améliorer le réseau routier?

Mr. Mascolo: We think so, the more so as the citizens who live in that part of the lower north coast should also be entitled to a road network linking them at least to the nearest centre.

M. Mather: Merci.

[Texte]

Le président: Monsieur Trudel, une question supplémentaire?

M. Trudel: Non, j'en appelle au Règlement, monsieur le président. Je ne sais pas si j'ai très bien compris la question de M. Mather, mais ne discutons-nous pas présentement du réseau routier provincial?

M. Blouin: Excusez-moi, monsieur le président, je pense que cela a été mis à l'ordre du jour parce que, comme M. Mascolo l'a dit...

...east of Seven Islands there is no more road. The question was raised whether the whole North Shore, going right down to the Strait of Belle Isle should not become a section of the Trans Canada Highway, as we have seen in other places, as we have seen in the Maritimes, as we have seen in Newfoundland. This is why we do not want to get in the provincial jurisdiction at all.

However, I think it is justified to mention that this sector should be part of the Trans Canada Highway because of the development of mining towns and because of the isolation. East of Seven Islands there is a population of over 15,000 people who are completely isolated. There are no roads, no railroad, only water transportation during five or six months of the year and air transportation during wintertime. This request, I think, is very justified, but again, not to infringe on the provincial jurisdiction.

Le président: Monsieur Trudel?

M. Trudel: Au sujet de ce même appel au règlement, ce n'est pas la nécessité de la chose que je mets en doute, mais a-t-on fait des démarches avec les ministères concernés au niveau provincial, y a-t-il eu entente fédérale-provinciale? Je pense que c'est de ce niveau que viendra la solution. M. Blouin pourrait peut-être nous informer à ce sujet.

M. Mascolo: Nous savons que des ententes fédérales-provinciales au sujet de la route Gagnon-Manic 5 sont sur le point d'aboutir. Nous parlons de la route de Moisie-Sheldrake et de la traverse Baie-Sainte-Catherine-Tadoussac qui est aussi du domaine provincial, mais notre mémoire les présente dans l'optique d'une branche de la route transcanadienne, auquel cas il y aurait probablement entente fédérale-provinciale pour l'élaboration de ce système routier. Nous ne savons pas, dans ce domaine, si on a fait des études ou établi des plans et devis pour cette partie de la route.

M. Trudel: Merci, monsieur le président.

M. Blouin: Monsieur le président, dans ce secteur il y a eu entente fédérale-provinciale

[Interprétation]

The Chairman: Mr. Trudel, a supplementary question?

Mr. Trudel: No, on a point of order, Mr. Chairman. I do not think I understood Mr. Mather's question, but are we not discussing the provincial road network?

Mr. Blouin: I am sorry. I apologize, Mr. Chairman. I think that was placed on the agenda because as Mr. Mascolo has said...

...à l'est de Sept-Îles il n'y a plus de route. La question a été posée à savoir si toute la Côte Nord jusqu'au détroit de Belle-Isle ne deviendrait une partie de la route transcanadienne, comme on l'a vu dans les autres endroits, dans les Maritimes et Terre-Neuve. C'est la raison pour laquelle nous ne voulons pas nous aventurer dans le domaine touchant la juridiction provinciale, loin de là.

Mais je crois qu'il est justifié de mentionner que ce secteur devrait être intégré à la route transcanadienne, à cause du développement des villes minières et à l'isolement, car à l'est des Sept Îles, on trouve une population de 15,000 habitants complètement isolés. Ils ne possèdent aucune route, aucun chemin de fer, seul un bateau qui circule pendant cinq à six mois et le transport par air en hiver. La demande est tout à fait justifiée mais pas suffisamment cependant pour empiéter sur la juridiction provinciale.

The Chairman: Mr. Trudel?

Mr. Trudel: On the same point of order, it is not need which I question, but were there any steps taken with the Departments concerned at the provincial level, were there any federal-provincial agreements? I think that it is at this level that a solution will be found. Could the witness or Mr. Blouin inform us in this respect?

Mr. Mascolo: In this respect we know that federal-provincial agreements with regard to Gagnon — Manic 5 are about to be reached. We are talking about the road from Moisie to Sheldrake and the car ferry from Baie-Sainte-Catherine to Tadoussac which is also under provincial jurisdiction, but in our brief we present it as being a branching of the Trans Canada Highway, in which case there would probably be a federal-provincial agreement with regard to the development of this road system. In this regard we are not aware of any studies being carried out or of any plans being made in connection with that part of the road.

Mr. Trudel: Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Blouin: Mr. Chairman, in this context there has been federal-provincial agreement

[Text]

en ce qui concerne la route passant par Manicouagan et se rendant jusqu'à Gagnon. Une partie a été construite selon l'entente fédérale-provinciale pour l'aide au développement de l'industrie minière. Mais là encore, ce n'est pas suffisant, et vous savez que cette entente fédérale-provinciale n'a pas été renouvelée depuis 1967. Alors nous faisons face à un grave problème qui est de sortir de l'isolement des villes minières qui grandissent à vue d'œil, et c'est pourquoi je pense que le mémoire qui mentionne un tronçon de la route transcanadienne devrait être considéré très attentivement par le comité.

Le président: Monsieur Corbin.

M. Corbin: Merci, monsieur le président. Dans son mémoire, M. Mascolo parle de nationalisation des systèmes de traversiers reliant la Gaspésie à la Côte-Nord. Le mot nationalisation a peut-être un sens particulier au Québec de ce temps-ci. Parlant de nationalisation, vous référez-vous à un contrôle provincial ou à un contrôle fédéral?

M. Mascolo: Prenons le cas de la Compagnie de navigation Nord-Sud, qui a un permis de la Commission canadienne des Transports lui permettant d'opérer d'un océan à l'autre. On voit donc très bien qu'il pourra encore y avoir participation à frais partagés, c'est-à-dire fédérale et provinciale.

M. Corbin: Monsieur le président, je crois qu'il serait utile au Comité d'obtenir les faits suivants concernant les compagnies de traversiers qui exploitent le service entre les deux rives. Je crois qu'il serait bon que le Comité connaisse le nom de ces compagnies, leur capacité de transport de marchandises et de personnes et de voitures enfin, et les taux. Peut-être M. Mascolo, ou M. Hanley, de la Commission canadienne des transports pourraient-ils faire parvenir ces données au Comité. J'en ferais la demande si le Comité était d'accord. Je crois que ce serait utile.

M. Mascolo: Est-ce que je fais parvenir cela au secrétaire du comité, M. Normand?

M. Corbin: J'ai une autre question, monsieur le président. Monsieur Mascolo, vous avez suggéré une étude quant à la rentabilité de l'établissement d'une ligne de chemin de fer sur la Côte-Nord. A votre avis, cette étude ne pourrait-elle pas aussi comprendre l'à propos de la réunion des différents centres de la Côte-Nord aux chemins de fer déjà établis en Gaspésie, de préférence à l'établissement d'une ligne le long de la Côte-Nord pour la relier à Québec?

[Interpretation]

with regard to the road through Manicouagan to Gagnon. Part of it has already been completed according to federal-provincial agreement for assistance to the development of the mining industry. But there again, it is inadequate, and you know that this federal-provincial agreement has not been renewed since 1967. Consequently, we are faced with a serious problem in our efforts to find a way out of the isolation of the cities that keep growing, and that is the reason why I think that the brief which was introduced mentioning a spur of the Trans Canada Highway should be taken into consideration by the Committee.

The Chairman: Mr. Corbin.

Mr. Corbin: Thank you, Mr. Chairman. Mr. Mascolo in his brief talks of nationalization of a car ferry system between the Gaspé Region and the North Coast. The word nationalization may have special sense in Quebec at this present time. When you speak of nationalization, do you mean provincial control or federal control, Mr. Mascolo?

Mr. Mascolo: Let us consider the case of the North-South Navigation Company that has been granted a license by the Canadian Transport Commission to operate across the whole Canadian territory. One can very well see that there could still be equal share participation, that is to say federal and provincial.

Mr. Corbin: Mr. Chairman, it would be useful for the Committee to obtain the following information relating to the ferry that operates between the two shores. It would be useful for the Committee to know the name of those companies, their capabilities relating to transport, merchandise, passengers, cars and finally their rates. I wonder if Mr. Mascolo or may be Mr. Hanley of the Canadian Transport Committee. I would present the request, provided the Committee agrees to this. I believe it would be useful.

Mr. Mascolo: Do I forward it to the secretary of the Committee, Mr. Normand?

Mr. Corbin: I have another question, Mr. Chairman. Mr. Mascolo, you have suggested that a study be carried out of the feasibility of establishing a railway on the North Shore. Do you think that the study should also include the suitability of connecting the various centres of the North Shore to the railway lines already existing in the Gaspé region in preference to constructing a railway along the North Shore to connect it to Quebec.

[Texte]

M. Mascolo: Quand nous avons préconisé qu'une étude soit faite sur les lignes ferroviaires, ce n'était pas directement en vue d'une liaison avec Québec, mais avec tout le système minier, qui peut se faire dans la région de Chapais, Lac Albanel, etc. Alors il y aura peut-être possibilité, à ce moment-là, de faire de Baie Comeau et de Sept-Îles deux pôles de croissance à vocation industrielle. Quant à savoir si un tel chemin de fer pour Baie-Comeau et Sept-Îles serait réellement rentable, c'est l'étude qui le révélera.

M. Corbin: Je ne sais pas si vous êtes au courant du fait que certaines compagnies de la région ici ont déjà demandé aux chemins de fer nationaux de faire une étude sur la possibilité d'établir un lien de traversiers avec leurs chemins de fer en Gaspésie.

M. Mascolo: Remarquez bien que notre mémoire ne contient que des résolutions adoptées à l'occasion de notre assemblée générale. Je laisserais cette question aux syndicats internationaux qui ont des membres dans cette partie de la région, membres qui auront probablement fait des propositions à cet effet. Moi, je ne suis pas au courant du tout du système qui existe présentement à l'Iron Ore.

M. Corbin: J'ai une autre question, monsieur le président. Est-il plus facile pour les gens de Baie-Comeau ou de Sept-Îles de prendre le traversier vers la rive sud pour se rendre à Québec ou de prendre la route de Tadoussac?

M. Mascolo: Cela dépend du temps qu'ils disposent.

M. Corbin: Quelle voie est la plus courte, en terme d'heures de voyage?

M. Mascolo: Si je pars de Baie-Comeau, ou de Hauterive, je préfère prendre la route 15, pour aller à Québec. Si je suis sur la rive sud, je vais prendre la route 2. Il est impensable, à moins de voyager en touriste, de partir d'ici, d'aller sur la rive sud, ou pour l'habitant de la rive sud de venir sur la Côte-Nord, pour se rendre à Québec.

M. Corbin: Il n'y a aucune économie de distance ou d'heures, vous filez directement à Québec.

Vous nous faites une recommandation à l'effet que le péage pour le traversier Tadoussac-Baie-Sainte-Catherine soit aboli. Je crois que ce péage relève d'une régie provinciale.

M. Mascolo: Oui, justement, nous voyons le problème dans l'optique d'une route transcanadienne et à ce moment-là, les frais sont partagés.

[Interprétation]

Mr. Mascolo: When we were advocating that a study be made on the railway system, we did not have in mind a connecting link with Quebec but with all the mining region of Chapais, Lac Albanel, and so on. It might then be possible at that time to turn Baie Comeau and Sept-Îles into two natural growth poles industrially oriented. With respect to knowing whether such a railway to Baie Comeau and Sept-Îles would really be profitable, only the study will tell.

Mr. Corbin: I do not know whether you are aware of the fact that some companies in this area have already asked the CNR to carry out a feasibility study about the possibility of establishing a ferry link with their railways in Gaspé.

Mr. Mascolo: What is to be found in the brief are only resolutions carried at our general meeting. I would leave that question to the international unions who have members in that area who probably have already made some proposals in that respect. As for myself, I am not at all aware of the system that prevails presently at the Iron Ore Company.

Mr. Corbin: I have another question to ask, Mr. Chairman. Is it easier for people in Baie Comeau or Sept-Îles to take the ferry to the South Shore to go to Quebec or to go by road through Tadoussac.

Mr. Mascolo: It all depends on the time at their disposal.

Mr. Corbin: Which would be the shortest way in terms of travelling hours?

Mr. Mascolo: From Baie Comeau or from Hauterive to Quebec I would rather drive through Highway 15. If I am on the South Shore, I would take Highway 2. It is inconceivable, unless for touristic purposes, to depart from here to the south shore, or vice-versa, to go to Quebec.

Mr. Corbin: There is no distance or time saving, you go straight to Quebec. You are suggesting to us that the ferry toll from Tadoussac to Baie-Sainte-Catherine be abolished. I believe this toll comes under provincial jurisdiction.

Mr. Mascolo: Yes, precisely. We see the problem in the context of a Trans Canada Highway, and consequently the costs would be shared.

[Text]

Mr. Corbin: Le fédéral contribue-t-il présentement?

M. Mascolo: Non.

M. Blouin: Il faut bien s'entendre. Le tracé de la route transcanadienne ne passe pas par la Côte-Nord, c'est évident. Mais on parle toujours d'un tronçon possible pour la Côte-Nord, de la route transcanadienne.

M. Corbin: Voici mon ultime question. On parle depuis quelques années au Canada de l'établissement d'une «route-corridor du Nord», *Northern Corridor Road* qui relierait tous les centres du Labrador jusqu'au Yukon, passant par l'Abitibi, le nord de l'Ontario, du Manitoba et tout. Cette idée-là vous sourit-elle, serait-ce utile pour la région?

M. Mascolo: Il nous faudrait beaucoup plus de documents, de détails pour pouvoir nous faire une opinion.

M. Corbin: Je vous remercie.

Le président: Monsieur Duquet.

M. Duquet: Monsieur le président, je reviens au service de Québecair. Le mémoire nous dit que le service entre les deux rives est absolument inadéquat présentement, et il est question d'un autre service qui s'appellerait Baie-Comeau Air Service. J'aimerais connaître un peu Baie-Comeau Air Service, quel est présentement l'équipement de cette compagnie? Quels sont les services qu'elle donne à l'heure actuelle? Dans quelle mesure pourrait-elle offrir présentement un meilleur service entre Baie-Comeau et l'autre côté?

M. Mascolo: Le système qu'on préconise entre Baie-Comeau et Sept-Îles est, à mon humble avis, nettement le même que celui mis en vigueur par Air Gaspé entre Sept-Îles et un point de la côte sud; un certain point de liaison se fait entre Sept-Îles et Gaspé même.

M. Blouin: A Sept-Îles et Gaspé même.

M. Mascolo: Et Gaspé même.

M. Blouin: Par Sainte-Anne-des-Monts.

M. Mascolo: Sainte-Anne-des-Monts. En ce qui concerne l'équipement de Baie-Comeau Air Service, je crois, je l'avais dans mes dossiers à Hauterive, que cette compagnie a en service trois *Twin Otters* et deux petits *Otters* actuellement, mais elle projetait d'acheter un DC-3.

M. Duquet: Elle prévoit acheter un DC-3?

M. Mascolo: C'est exact.

[Interpretation]

Mr. Corbin: Does the Federal government contribute presently?

Mr. Mascolo: No.

Mr. Blouin: Let's make things clear. It is obvious that the Trans Canada Highway does not go through the North Shore. But there is still some talk about a possible spur of the Trans Canada Highway going through the North Shore.

Mr. Corbin: Here is my last question, Mr. Chairman. For a few years now in Canada we have been speaking about establishing a Northern Corridor Road connecting all those centres in Labrador to the Yukon, by way of Abitibi, Northern Ontario and Northern Manitoba. What do you think of that idea? Would it be useful for the area?

Mr. Mascolo: We would really need to have more information on that to know whether it would be useful or not?

Mr. Corbin: Thank you.

The Chairman: Mr. Duquet.

Mr. Duquet: Mr. Chairman, I would resume the discussion of Quebecair service. The brief mentions that the service is totally inadequate between the two Shores, and that there are plans to introduce another agency which will be called "Baie Comeau Air Service." I would like to have more information of that Baie Comeau Air Service, what kind of equipment they use presently, which is the service they provide at the moment and to what extent they could improve the service between Baie Comeau and the other side?

Mr. Mascolo: The system recommended between Baie Comeau and Sept-Iles is, in my humble opinion, the same as the one applied by Air Gaspé between Sept-Iles and the South Shore; Gaspé itself is linked up with Sept-Iles.

Mr. Blouin: At Sept-Iles and Gaspé?

Mr. Mascolo: And Gaspé as well.

Mr. Blouin: By way of Sainte-Anne-des-Monts?

Mr. Mascolo: Yes. Sainte-Anne-des-Monts. As regards the equipment of Baie Comeau Air Service, I believe I have the information in my files at Hauterive, that this Company has a fleet of three *Twin Otters* and two small *Otters* at present, but they were planning to purchase a DC-3 aircraft.

Mr. Duquet: They plan to purchase a DC-3?

Mr. Mascolo: Exactly.

[Texte]

M. Duquet: Le reproche que vous avez à adresser présentement c'est que, soit Baie-Comeau Air Service ou Québecair, ne fait qu'un voyage par jour sans retour, ai-je bien compris? A l'heure actuelle, vous avez un service quotidien de Baie-Comeau à Rimouski sans retour. Croyez-vous qu'il serait adéquat que Québecair ou l'autre compagnie donnât un service trois fois par jour à heures fixes?

M. Mascolo: Ce qui nous a amenés à appuyer Baie-Comeau Air Service, c'est que Québecair nous a fait savoir d'une façon très claire qu'elle ne voulait plus desservir la Côte Nord.

M. Duquet: «Interrive»?

M. Mascolo: «Interrive». C'est cela qui nous a convaincus. D'ailleurs, cette compagnie a fait sa demande à la Régie des transports fédérale. A savoir, maintenant, si trois vols «intervives» par jour nous suffisaient, il faudrait nécessairement nous assurer de la clientèle qui pourrait s'en servir à ce moment-là, et si trois, quatre ou cinq suffiraient. Tout dépendrait de la clientèle qu'il y aurait dans les intervalles réguliers.

M. Duquet: Vous n'avez présentement aucune statistique de Québecair qui a donné le service jusqu'à ce jour, de Baie Comeau Air Service ou autres? Vous n'avez pas de statistiques qui pourraient établir...

M. Mascolo: Non.

M. Duquet: ...au moins approximativement le nombre de passagers utilisant ce service chaque jour?

M. Mascolo: Non.

M. Duquet: Merci.

M. Godin: Monsieur le président, deux de mes questions viennent d'être posées par M. Duquet. Mais, pour compléter le tout, si vous me le permettez, on a parlé de cinq voyages déjà. En est-on arrivé au voyage unique en une seule étape ou cela s'est-il fait graduellement ou l'a-t-on fait du jour au lendemain? Maintenant, à quelle heure, aujourd'hui pouvez-vous traverser sur la rive sud et à quelle heure pouvez-vous en revenir le lendemain? Et dans le même ordre d'idées, quelles sont les raisons invoquées par Québecair pour l'emploi d'un avion à réaction sur un parcours aussi restreint? On parle d'une distance de vingt milles, ils ont à peine le temps de décoller qu'ils doivent déjà atterrir. Est-ce qu'il est question de sécurité? Pourquoi se sert-on d'un avion aussi puissant pour un parcours de vingt milles?

[Interprétation]

Mr. Duquet: If I understand you well, you complain that Baie Comeau Air Service or Quebecair fly only once a day one way, is that correct? You have presently one daily flight from Baie-Comeau to Rimouski one way. Do you think it would be reasonable if Quebecair or the other company offered three flights daily at fixed times?

Mr. Mascolo: The reason we support Baie-Comeau Air Service is that Quebecair made it very clear that they did not want to operate to the North Shore.

Mr. Duquet: "Inter-shore," you mean?

Mr. Mascolo: "Inter-shore". That is what convinced us. Anyway, that Company has made a request to the Air Transport Board. Whether three inter-shore flights a day would be sufficient remains to be seen. We would have to study the demand to know whether three, four or five would be enough. It all depends on the number of customers during the regular intervals.

Mr. Duquet: Do you have any statistics from Quebecair who have provided the service up until now, from Baie Comeau Air Service or others? Are there any data that could establish...

Mr. Mascolo: No.

Mr. Duquet: ...at least approximatively the number of passengers using that service every day?

Mr. Mascolo: No.

Mr. Duquet: Thank you.

Mr. Godin: Mr. Chairman, two of my questions have just been asked by Mr. Duquet. But, to finish off the subject, if I may, we have talked about five flights a day already. Did the flight frequency drop suddenly to one a day, or did it drop gradually? At what time, now, can you cross over to the south shore and at what time can you come back the following day. At the same time what were the reasons given by Quebecair for using a jet aircraft on such a restricted stretch? They say the distance is about twenty miles. They just have the time to board the plane and take off and they are already on the other side. Is it a matter of security? Why do they use such powerful craft on a twenty miles stretch?

[Text]

M. Mascolo: Pour répondre à votre dernière question, évidemment les techniciens de Québecair pourraient le faire plus facilement que moi sur ce point. Pour ce qui est des heures de vols, je sais que si je veux aller à Rimouski, sur la rive sud, demain matin, il me faut prendre l'avion à 10 heures, pour en revenir, je vais prendre l'avion le lendemain matin et il arrive ici à 10 heures.

M. Godin: C'est la même heure?

M. Mascolo: Nous partons d'ici à 10 heures, l'avion va là-bas et fait un cercle en quelque sorte.

M. Godin: Un seul avion qui se promène en cercle.

Le président: Monsieur Portelance.

M. Portelance: Monsieur le président, je vois que lorsqu'on parle de route terrestre on ne fait aucunement allusion au transport par camions dans la région de Baie-Comeau; apparemment, les taux sont assez élevés ici. Selon vous, croyez-vous que les taux exigés à Baie-Comeau sont identiques à ceux d'ailleurs où il y a concurrence entre les chemins de fer et les compagnies de camions, ou si cette raison n'existe pas si les taux sont les mêmes?

M. Mascolo: Nous n'avons fait aucune étude à ce sujet. Évidemment, dans nos recommandations touchant le transport par chemin de fer, il pourrait y avoir des comparaisons, dans l'étude qui serait faite en comparant le système routier au système ferroviaire. Nous n'avons aucune étude ou statistique nous disant que cela coûte tant. Lorsque nous avons rencontré les commis préposés au transport pour savoir la raison de leurs coûts élevés, on nous répond que c'est la «traverse».

M. Portelance: Vous parlez de la «traverse» à Tadoussac?

M. Mascolo: Baie Ste-Catherine-Tadoussac.

M. Portelance: Vous ne vous êtes jamais informés, par exemple, du taux ou du prix qu'on demande d'ici à Montréal par camion et celui qu'on demanderait l'autre côté pour la même distance?

M. Mascolo: Ce ne sont jamais les mêmes, les factures sont toujours différentes; une enquête est en cours à ce sujet. Je peux vous dire qu'il y a une compagnie de transport qui a déjà exigé \$225 pour la «traverse» Baie Ste-Catherine-Tadoussac et d'autres compagnies de transport qui n'ont pris que \$25. Il y a aussi des compagnies de Montréal qui viennent livrer ici, et ceci peut créer quelque

[Interpretation]

Mr. Mascolo: To answer the last question, no doubt the technicians of Québecair would be able to answer more easily than I can. As far as the flying hours are concerned, I know that if I want to go to Rimouski on the south shore tomorrow morning, I have to leave at 10 o'clock and if I want to come back, I shall have to take the plane the next morning and reach here at 10 o'clock.

Mr. Godin: It is the same time?

Mr. Mascolo: We depart from here at 10 o'clock, the aircraft arrives there and makes a circle, in a way.

Mr. Godin: Only one aircraft going around in circles.

The Chairman: Mr. Portelance.

Mr. Portelance: Mr. Chairman, whenever we talk about highways, I notice that there is no mention at all of trucking in the Baie Comeau region; apparently the rates are fairly high here. Do you think that the rates charged in Baie Comeau would be the same as those charged in areas where there is competition between trucking and railway, or are the rates identical if there is no competition?

Mr. Mascolo: We have not studied that question, of course in our recommendation dealing with railway transport, we could make comparisons between the highway and the railway systems, but we have no statistics about the prices. When we met with transport officials to know the reason behind their high prices, they blamed the ferry for it.

Mr. Portelance: Are you talking about the ferry to Tadoussac?

Mr. Mascolo: Baie-Sainte-Catherine to Tadoussac.

Mr. Portelance: Did you ever enquire about the rate or the price they ask from here to Montreal by truck, and what they would ask for the same distance on the other shore?

Mr. Mascolo: They are never the same. The invoices are always different; there is an investigation going on presently about this. I know of one trucking company that has already been asking \$225 for the "ferry" Baie-Sainte-Catherine to Tadoussac, and other trucking companies that have only asked \$25. There are also some Montreal-based companies that deliver goods here, and

[Texte]

confusion, car lorsqu'une compagnie vient de Montréal livrer de la marchandise ici et qu'elle a un chargement pour le retour à Montréal, le prix est réduit de moitié. Mais il arrive souvent que des camions viennent ici avec du matériel et ils sont obligés de repartir à lège, alors, dans ce cas c'est plus dispendieux. Donc, il est très difficile de vous dire le coût exact.

Le président: Pas d'autres questions, messieurs?

Mr. McGrath: Mr. Chairman, before the witness leaves, may I say that I hope this Committee will be able to recommend the regional airport for Baie Comeau and support Mr. Blouin who, I am sure, has been working hard to that end.

Le président: S'il n'y a pas d'autres questions, je tiens à vous remercier, monsieur Pierre Mascolo, de votre mémoire.

Maintenant, je ferais appel au Conseil du travail de Baie-Comeau et du Conseil du travail de Sept-Îles et Golfe.

Si vous voulez passer ici, en avant, s'il vous plaît.

M. Yvon Leclerc représente les deux Conseils du travail, Baie-Comeau et Sept-Îles. Alors, je demanderais à M. Leclerc de bien vouloir lire son mémoire.

M. Yvon Leclerc (président, Conseil du travail de Baie Comeau, Conseil du travail de Sept-Îles et Golfe):

Monsieur le président,
Messieurs les membres,

Étant donné que c'est la première fois que nous avons l'honneur d'être entendus par votre Comité, il nous semble utile de vous présenter les Conseils du travail de Sept-Îles et du Golfe et de Baie Comeau et de la région, CTC-FTQ. Il s'agit d'organisations syndicales régionales qui détiennent respectivement une charte du Congrès du Travail du Canada et qui représentent ensemble au-delà de 9,000 travailleurs syndiqués de cette vaste région qu'est la Côte-Nord. Ceux-ci sont répartis dans les nombreuses sections locales de diverses unions nationales et internationales que nous retrouvons au Canada.

Pour faire bien comprendre l'initiative de nos deux Conseils du travail, nous désirons vous souligner que les principales raisons de leur formation étaient de promouvoir le bien-être économique et social des travailleurs et nous croyons, qu'en vous présentant les remarques qui vont suivre, nous travaillons en ce sens.

[Interprétation]

that can be confusing because if a Montreal company delivers goods here and returns with a load, the price is reduced by half. But it often happens that trucks bring a load in and have to go back empty, in which case it costs more. That is why it is very difficult to tell you what the exact cost would be.

The Chairman: Any more questions, gentlemen?

M. McGrath: J'espère que le Comité pourra recommander que l'aéroport régional de Baie Comeau et appuyer la demande et les efforts de M. Blouin, qui, j'en suis sûr, a déployé beaucoup d'efforts dans ce domaine.

The Chairman: If there are no more questions, I wish to thank you Mr. Pierre Mascolo for the brief you have submitted.

I will now call the Labour Councils of Baie Comeau, of Sept-Îles and the Gulf. I would ask them to come forward. Mr. Yvon Leclerc represents the two Labour Councils for Baie Comeau and Sept-Îles. I would ask Mr. Leclerc to read his memorandum.

Mr. Yvon Leclerc (President, Labour Councils of Baie Comeau, Seven Islands and the Gulf):

Mr. Chairman, and Members of the Committee, as this is the first time we have had the honour to be heard by your Committee, it would seem useful to introduce the Labour Councils of Seven Islands and the Gulf and Baie Comeau and the Regions, CTC, FCQ. These are regional unions which hold a charter from the Canadian Labour Congress and which together represent over 9,000 unionized workers of this vast North Shore area. These workers belong to the numerous local sections of the various national and international unions we have in Canada.

So that you may understand the initiative of our two Labour Councils we wish to point out that the Councils were created primarily to promote the economic and social welfare of the workers and we feel that in presenting the following remarks, we are working in this direction.

[Text]

Déjà, à quelques reprises, nos deux Conseils du travail ont fait certaines représentations sur certains des sujets que nous soumettons par la présente à votre connaissance mais nous croyons qu'il est bon de vous les rappeler tout en abordant d'autres sujets qui méritent, tout autant, d'être portés à votre attention.

Avec votre permission, monsieur le président, j'aimerais faire une remarque. Nous sommes heureux de souligner la présence de notre député de Manicouagan, M. Blouin, et nous sommes assurés que sa connaissance de la région qu'il représente à Ottawa, va certainement permettre une meilleure discussion au sein du Comité.

M. Blouin: Merci beaucoup, monsieur Leclerc. J'ai déjà dit quelques mots il y a quelque temps, malheureusement, vous n'étiez pas là. Je vous remercie, vous être bien aimable.

M. Leclerc:

Pour faciliter votre travail, nous vous soumettons les sujets dans l'ordre suivant: communication aérienne, ferroviaire et maritime.

Communication aérienne:

De ce côté, la situation s'est détériorée, à notre humble avis, surtout depuis la mise en service par Québecair de son nouvel avion le Back III et nous nous expliquons plus loin. Il nous semble qu'Air Canada gagnerait, et la population aussi, si elle desservait notre région avec des réactés.

Et nous tenons à vous dire ici, que nous nous opposerons à toute cessation de service d'Air Canada pour la région de la Côte-Nord. Ceci ne fait pas partie du texte, mais nous tenons quand même à en faire la remarque.

Malgré de nombreuses démarches de notre part, Air Canada se refuse toujours de desservir la région de Baie Comeau. Nous recommandons fortement que votre Comité en fasse une recommandation à l'effet qu'au moins une fois par jour Air Canada desserve la région de Baie Comeau. Présentement la région de Baie Comeau doit payer plus cher pour un même service donné ailleurs et nous savons de plus que des régions d'égale importance, si ce n'est moindre, sont desservies par Air Canada.

Et là, j'aimerais vous rappeler que la région de Val d'Or, par exemple, où il y a une population de 18,000 habitants, est desservie par Air Canada.

[Interpretation]

Already on several occasions our two Labour Councils have made representations on a number of subjects contained in the present brief. However, we wish to repeat these here while broaching other matters which equally deserve your attention.

With your permission, Mr. Chairman, I would also like to say that we are happy to mention the presence of our member from Manicouagan, Mr. Blouin. We are sure that his knowledge of the region which he represents at Ottawa will certainly favour, and promote better discussion in the Committee.

Mr. Blouin: Thank you very much Mr. Leclerc. I have already mentioned a few words a while ago. You were not present, unfortunately. I thank you again, you are most kind.

Mr. Leclerc:

To facilitate your work we shall submit these subjects in the following order: air, rail and maritime communications.

Air Communication

In our humble opinion the situation in this area has deteriorated particularly since Quebecair has put its new aircraft into service. We shall explain ourselves further on. We feel that Air Canada and the population would benefit if it served our area with jet aircraft.

At this point also we would like to mention that we will object to any interruption of service by Air Canada for the north coast region. This was not in the text, but we want to point this out at the same time.

Despite numerous steps on our part, Air Canada still refuses to serve the Baie Comeau area. We strongly recommend that your Committee make a recommendation to the effect that Air Canada provide at least one flight a day to the Baie Comeau area. At the present time, the Baie Comeau area must pay more for the same service given elsewhere and we are also aware that areas of equal, if not less importance are served by Air Canada.

And I would like to remind you here that the region of Val d'Or which has a population of 18,000 inhabitants is served by Air Canada.

[Texte]

Avec son nouveau service, Québecair a certes amélioré la qualité de son service avec Québec et Montréal mais ceci au détriment d'un meilleur service entre les deux rives: Sept-Îles-Baie Comeau—Mont-Joli-Rimouski. Jusqu'à ce nouveau changement, il était aisé de se rendre le matin sur la rive sud et en revenir dans la journée même soit dans la soirée, aujourd'hui la chose est des plus difficiles. Nous le déplorons vivement et avec raison car il n'existe aucune communication avec la région de Rimouski et que la chose ne sera pas sans causer certaines difficultés au niveau de l'éducation si nous considérons l'affiliation assez récente du secteur enseignement général et professionnel avec le CEGEP de Rimouski et surtout de l'ampleur que cette ville semble vouloir prendre à ce même niveau, niveau éducation.

Nous ne pouvons oublier de vous souligner que notre préférence va à une compagnie de la Côte-Nord en ce qui regarde d'occuper le champ abandonné par Québecair non pas par esprit de clocher mais tout simplement nous croyons être en mesure de recevoir un service suivant les besoins de la population de notre région.

Je tiens ici à souligner que pour la région de Sept-Îles, nous sommes actuellement satisfaits du service donné par Air Gaspé. Alors, le problème ne se pose pas là.

Nous désirons vous soumettre qu'il a été porté à notre connaissance que les divers aéroports de notre région ne posséderaient pas tout l'équipement nécessaire à la navigation aérienne et que cette situation nuirait grandement à maintenir un aussi bon service qu'on le souhaiterait. A ce sujet, nous demandons à votre Comité d'en tenir compte à l'occasion de sa visite dans notre région afin de faire les recommandations nécessaires pour améliorer la situation.

Nous sommes favorables à la prise en charge par le ministère des Transports de tous les aéroports de la région pour que celle-ci soit dotée, à notre avis, d'aires d'atterrissage suffisantes, des bâtiments nécessaires, de meilleures salles d'attente et surtout de l'équipement technique nécessaire. Nous supportons les autorités municipales de Baie Comeau, il va sans dire, dans leur requête pour que le ministère des Transports prenne en charge l'aéroport de Pointe-Lebel et nous disons que la chose devrait se faire immédiatement et ce en toute justice pour

[Interprétation]

With its new service, Québecair has certainly improved the quality of its service to Quebec City and Montreal but its service to the two shores, Baie Comeau—Mont-Joli-Rimouski, has suffered. Until this new change, it was easy to go to the South Shore in the morning and return the same day or in the evening; today this is most difficult. We greatly deplore the situation and with reason. There is no communication with the Rimouski area, a fact which raises a number of difficulties on the education level when we consider the affiliation of the general and professional teaching sector with the CEGEP of Rimouski and especially the importance this city seems to wish to assume at this level.

If we may, we would like to emphasize that our preference goes to a company on the North Shore to take over the area abandoned by Québecair. This is not because of narrow-mindedness but simply because we feel that we will receive service in keeping with the needs of the population of our area.

I wish to emphasize here, that for the Seven Islands region we are at the present time satisfied with the service provided by Air Gaspé and therefore there is no problem there.

We should also like to mention that it was brought to our attention that the various airports in our area would not have all the necessary air navigation equipment and that this situation would be a definite drawback in maintaining the good service we would want. Regarding this subject, we ask your Committee to review this matter on the occasion of its visit to our area in order to make the necessary recommendations to improve the situation.

We are in favour of the Department of Transport's assuming control of all the airports in the area so that they may be provided with adequate landing strips, the necessary buildings, better waiting rooms and especially the necessary technical equipment. Needless to say we support the municipal authorities of Baie Comeau in their request that the Department of Transport assume charge of the Pointe-Lebel airport. In all fairness for the taxpayers of Baie Comeau who must support such a regional service, this should be done immediately.

[Text]

les contribuables de Baie Comeau qui doivent supporter un tel service régional.

Communication ferroviaire:

Nos remarques sur ce sujet seront brèves et elles touchent le chemin de fer présentement opéré par Quebec North Shore & Labrador Railways.

Nous croyons recommander au gouvernement fédéral d'être prudent dans tout nouveau prolongement du permis de cette compagnie qui pourrait aller à l'encontre des intérêts économiques et sociaux de cette région. Nous craignons que cette compagnie cherche à monopoliser une position et tend à dicter à d'autres compagnies, autres qu'Iron Ore dont elle est la filiale, sa propre politique qui n'est pas nécessairement dans l'intérêt de la région et de sa population.

Communication maritime:

D'ici à ce qu'il existe une liaison routière,

Et ici, vous me permettez, monsieur le président, d'ouvrir une parenthèse et de porter à votre attention que nos deux Conseils du travail ont demandé la création d'un parc national et nous croyons que cette formule permettrait à la route 15 de se rendre jusqu'à Havre St-Pierre.

tout devrait être fait pour maintenir les liaisons maritimes avec la Moyenne et Basse Côte Nord et même les améliorer. Nous croyons également que la même chose devrait se faire quant aux communications aériennes.

...et nous savons entre autres qu'à Havre St-Pierre la situation de la base maritime pour avions est des plus déplorable.

L'amélioration de ses services sortirait d'avantage cette région de son isolement et pourrait probablement permettre le développement d'une industrie touristique et amener ainsi un regain économique.

Notre région a des liens étroits avec la rive sud et il existe présentement un service de traversier aux endroits suivants: Trois-Pis-oles aux Escoumains, Pointe au Père à Forestville, Matane à Godbout et Matane à Baie Comeau. Ces services rencontrent des difficultés avec les actuelles installations portuaires dans leur opération et nous croyons que des travaux devraient être entrepris pour corriger cette situation malheureuse. Où le gouvernement fédéral, nous croyons, devrait intervenir énergiquement c'est durant la saison froide en maintenant un service de

[Interpretation]

Rail Communication

Our remarks on this subject are brief and concern the railway presently operated by Quebec North Shore and Labrador Railways.

We recommend that the federal government be careful in granting any new extension on this company's permit which might run counter to the economic and social interests of the area. We are afraid that the company is seeking a monopoly position and tends to dictate its own policy to other companies (other than Iron Ore of which it is an affiliate), a policy which is not necessary in the interests of the area and its population.

Maritime Communication

Until there is a road connection,...

And here Mr. Chairman, I would like to say in passing and to draw your attention to the fact that our two labour councils have asked the institution of a national park and we think that this formula would allow Highway 15 to go as far as Havre St. Pierre,

...every possible measure should be taken to maintain and even improve the maritime links with the Middle and Lower North Shore. We also feel that the same hold true for air communications.

and we know among other things that at Havre St-Pierre the situation of the Maritime air base is most deplorable.

Improvement of these services would bring the area out of its isolation and probably prompt the development of a tourist industry, thus bringing new prosperity.

Our area has close links with the South Shore and there is presently a ferry service to the following places: Trois-Pis-oles to Escoumains, Pointe au Père to Forestville, Matane to Godbout and Matane to Baie Comeau. With the present harbour facilities, these services encounter operational difficulties and we feel that work should be done to correct this unfortunate situation. We feel that the federal government should energetically intervene during the winter season and maintain an ice-breaker service thus ensuring the essential ferry service.

[Texte]

brise-glace afin de maintenir ce service essentiel qu'est le traversier.

Nous tenons aussi à vous rappeler que nous nous opposons à toute hausse de tarif.

En conclusion, nous désirons vous remercier M. le président, MM. les Membres pour avoir accepté de nous en'endre.

Comme vous avez pu le constater par vous-mêmes, les remarques faites le furent d'une façon générale et nous avons omis intentionnellement le côté technique vu que nous ne possédions pas les spécialistes sur place, et le manque de temps pour faire un tel travail. Nous avons cru bon quand même de vous faire ces quelques remarques et ce dans l'intérêt de ceux que nous avons l'honneur de représenter.

Nous désirons vous assurer de notre plus entière collaboration pour aider à résoudre les problèmes qui vous sont posés en tant que législateurs. Nous espérons que vous nous accorderez pleine compréhension et accueillerez nos demandes avec bienveillance.

Respectueusement soumis,

CONSEIL DU TRAVAIL DE BAIE
COMEAU (CTC-FTQ)
CONSEIL DU TRAVAIL DE SEPT-ÎLES
ET DU GOLFE (CTC-FTQ)

The Chairman: Mr. Nesbitt?

Mr. Nesbitt: Relative to that question, perhaps the witness could clarify for some of us the reference, in the first part of his brief, to the importance of Rimouski being associated with the educational level of the people in Baie-Comeau and the surrounding area. For those of us who do not live in the area this is all very interesting but rather mysterious, and perhaps he could elaborate on it a little.

M. Leclerc: Depuis un an nous sommes affiliés au CEGEP de Rimouski au niveau collégial. Des élèves de Baie-Comeau se rendent à Rimouski pour suivre certains cours que le collège n'est pas en mesure de donner ici. Alors ces élèves ne peuvent pas revenir dans leur famille pour la fin de semaine avant le samedi matin, ce qui veut dire une soirée de plus à Rimouski.

The Chairman: Does that answer your question Mr. Nesbitt?

Mr. Nesbitt: Pretty well.

The Chairman: Mr. Allmand?

M. Allmand: Monsieur Leclerc, dans votre mémoire vous avez demandé un meilleur service de brise-glace pour assurer le service des

[Interprétation]

Therefore, we would like to remind you that we are opposed to any increase in rates.

In conclusion, we wish to thank you, the Chairman and members of the Committee, for agreeing to listen to us.

As you have been able to gather, our remarks are very general in nature and we have intentionally omitted the technical aspect. This is due to the fact that we do not have specialists on hand and had very little time to undertake such work. We nevertheless felt it advisable to make these few remarks in the interests of those whom we have the honour to represent.

We wish to ensure you of our entire co-operation in helping to resolve the problems which confront you as legislators.

Respectfully submitted,

LABOUR COUNCIL OF BAIE COMEAU
(CLC-QFL)
LABOUR COUNCIL OF SEVEN ISLANDS AND THE GULF (CLC-QFL)

Le président: Monsieur Nesbitt?

M. Nesbitt: Le témoin pourra peut-être nous donner des précisions au sujet de la première partie de son mémoire. Il part de Rimouski qui est associée sur le plan éducatif à la population de Baie-Comeau et de la région environnante. Pour nous qui ne vivons pas dans cette région, tout cela est très intéressant, mais assez mystérieux. Pouvez-vous nous donner des explications?

Mr. Leclerc: In the past year we have been affiliated with the CEGEP of Rimouski at the level of higher education. Pupils from Baie Comeau must travel to Rimouski to pursue certain studies which our own college cannot provide here. Consequently these students are unable to come back to their families before Saturday morning, which means they have to spend an extra night in Rimouski.

Le président: Est-ce que cela répond à votre question, monsieur Nesbitt?

M. Nesbitt: Assez bien.

Le président: Monsieur Allmand?

Mr. Allmand: Mr. Leclerc, in your brief you asked for a better ice-breaker service to ensure a ferry service. I had always thought

[Text]

traviersiers. J'ai toujours pensé que le fleuve était toujours ouvert dans cette région pendant l'hiver. Est-il nécessaire d'avoir des...

M. Leclerc: Monsieur le député, il m'est arrivé de passer neuf heures sur le traversier. Nous étions partis de Pointe-au-Père, et nous y prendre le traversier. Actuellement, le Manic, même en plein été, n'est pas capable de traverser lorsqu'il y a une tempête sur le fleuve. Sans prendre partie pour une compagnie contre une autre, on peut dire que le service est meilleur avec la Compagnie Matane-Godbout qu'avec la Compagnie Nord-Sud Limitée.

M. Allmand: Et vous croyez qu'avec plus de brise-glace ou de meilleurs brise-glace, le problème peut être solutionné?

M. Leclerc: Cela permettrait de traverser au cours de l'hiver, alors que maintenant, les compagnies sont obligées d'arrêter leurs opérations, entre autres la Compagnie Nord-Sud Limitée.

M. Allmand: Merci.

Le président: Monsieur Trudel?

M. Trudel: J'ai deux questions à poser, monsieur le président. A la page 1 de votre mémoire, monsieur Leclerc, vous soulignez que vous devez

payer plus cher pour un même service donné ailleurs.

Pouvez-vous nous donner un peu plus de détails? Il me semble que les taux doivent être approuvés avant qu'on puisse les exiger du public.

M. Leclerc: Il en coûte moins cher de prendre l'avion d'Air Canada de Sept-Îles à Montréal que de Baie-Comeau à Montréal.

M. Trudel: Dans votre étude, n'avez-vous pas comparé le coût par mille?

M. Leclerc: Non.

M. Trudel: Vous avez aussi mentionné Val d'Or, je crois, qui a une population de 18 mille habitants, mais vous n'êtes pas allé plus loin dans votre élaboration. Vous êtes sans doute au courant que Val d'Or n'est pas un terminus. Il y a un circuit qui dessert toute une région; l'avion arrête seulement à Val d'Or, se rend à Rouyn-Noranda, à Ottawa et retourne à Montréal pour compléter le circuit. Je ne sais pas si vous vouliez établir un parallèle ou si...

M. Leclerc: Voici, l'aéroport de Rouyn est à 63 milles de Val d'Or.

[Interpretation]

that the river was always open during winter in this part of the area. Is it necessary to have ice-breakers?

Mr. Leclerc: Gentlemen, it has happened that I had to spend nine hours on the ferry. We had left Pointe-au-Père and we came back to Pointe-au-Père and we had to spend the night there, and I had to go to Matane to take the ferry. Even now the Manic in the middle of summer cannot cross the river, if there is a storm. Without favoring one company or the other, one may say that we get better service with Compagnie Matane Godbout than with Nord-Sud Limitée.

Mr. Allmand: And you think that if you had better or more ice-breakers, the problem would be solved?

Mr. Leclerc: Yes, this would allow crossing in the middle of winter when companies have to interrupt service and particularly the Compagnie Nord-Sud Limitée.

Mr. Allmand: Thank you.

The Chairman: Mr. Trudel?

Mr. Trudel: Two questions. First of all, Mr. Chairman, on the first page of your brief Mr. Leclerc, you mention that you pay more for the same service which you pay cheaper elsewhere. Could you give us some details on this. It seems to me that the rates have to be approved before they are submitted to the public.

Mr. Leclerc: It costs less to fly Air Canada from Sept-Îles to Montreal than from Baie-Comeau to Montreal.

Mr. Trudel: In your enquiry did you not compare the cost per mile?

Mr. Leclerc: No.

Mr. Trudel: Another question, you mentioned Val d'Or as having a population of 18,000 and you did not go any further than this in your remarks. You are no doubt aware that the service to Val d'Or is not a terminal service, it is part of a circuit which serves the whole region; it stops only in Val d'Or and then goes further to Rouyn-Noranda, Ottawa, and back to Montreal to complete the circuit. I fail to see whether you wanted to establish a comparison or....

Mr. Leclerc: The airport of Rouyn is 63 miles from Val d'Or.

[Texte]

Mr. Trudel: C'est cela.

Mr. Leclerc: L'aéroport de Sept-Îles est à 160 milles de Baie-Comeau. Et la liaison routière entre Val d'Or et Rouyn, est meilleure que celle qui existe entre Baie-Comeau et Sept-Îles. Celle-ci n'est pas des plus faciles. Nous demandons seulement qu'Air Canada s'arrête à Baie-Comeau, comme à Val d'Or.

Mr. Trudel: Le service dont vous jouissez présentement commence-t-il à Baie-Comeau avec Québecair? Va-t-il de Baie-Comeau, à Québec, à Montréal?

Mr. Leclerc: Je pense que l'avion part de Rimouski, mais...

Mr. Trudel: J'essaie d'établir un parallèle, c'est pourquoi je posais la question.

Mr. Leclerc: Sauf erreur, l'avion part de Montréal et se rend à Mont-Joli, puis à Baie-Comeau et après il se rend à Sept-Îles. Et il revient, je pense, par le même trajet.

Mr. Trudel: Merci.

Le président: Monsieur Blouin, avez-vous des questions?

Mr. Blouin: Oui, monsieur le président. Je comprend qu'Air Canada fait régulièrement la navette entre Montréal et Sept-Îles, et passe souvent au-dessus de Baie-Comeau. D'ailleurs, je pense que vous connaissez les raisons qu'Air Canada a données pour ne pas arrêter à Baie-Comeau. L'une des raisons est que si Air Canada arrête régulièrement à Baie-Comeau, cela veut presque dire la fin du transport aérien régional de Québecair, parce que Air Canada, une entreprise d'État, va servir les mêmes clients que Québecair. Depuis l'arrivée des réactés de Québecair, je pense qu'il y a un excellent service entre Baie-Comeau et Québec et Montréal, et j'oserais même dire que le service est plus rapide à l'heure actuelle qu'avec Air Canada. N'est-ce pas un...

Mr. Leclerc: Justement, nous en parlons dans notre mémoire, de ce côté le service s'est amélioré. Mais nous déplorons le fait de n'être pas capables d'aller à Montréal le soir, parce que c'est seulement le matin.

Mr. Blouin: Vous n'êtes pas non plus capables d'y aller par Air Canada et Sept-Îles, par exemple, parce que la dernière envolée est à 5 heures 10, de l'après-midi. Somme toute vous avez donc une envolée de Québecair plus tard que celle d'Air Canada partant de Sept-Îles, et en réacté. Je voyage souvent, personnelle-

[Interprétation]

Mr. Trudel: That is correct.

Mr. Leclerc: The airport of Sept-Îles is 160 miles away from Baie-Comeau. And the road linking Val d'Or to Rouyn is better than the one linking Baie-Comeau to Sept Îles. This last road is not very easy to drive on. We are simply asking that Air Canada stop at Baie-Comeau, just as they do at Val d'Or.

Mr. Trudel: Does the present service, originate at Baie-Comeau with Quebec Air? Does it proceed from Baie-Comeau, to Quebec, to Montreal?

Mr. Leclerc: I think it originates in Rimouski.

Mr. Trudel: I am trying to establish a parallel. That is why I am asking the question.

Mr. Leclerc: If I am not mistaken, the flight starts at Montreal, goes to Mont-Joli, then to Baie-Comeau and on to Sept-Îles. Then I think it returns the same way.

Mr. Trudel: Thank you.

The Chairman: Mr. Blouin, do you have any questions?

Mr. Blouin: Yes Mr. Chairman. I understand Air Canada provides a daily regular service between Montreal and Sept Îles and which often passes over Baie-Comeau. Besides, I think that you know the reasons why Air Canada does not wish to stop at Baie-Comeau. One of them being that if Air Canada stop regularly at Baie-Comeau it would almost certainly mean the end of the regional transport provided by Quebec Air because Air Canada is a Crown Corporation which would serve the same customers as Quebec Air. Since the advent of jet planes on Quebec Air service, I think that the service provided between Baie-Comeau and the main cities such as Quebec and Montreal is excellent and I would even venture to say that it is faster at the present time than by Air Canada. Is it not...

Mr. Leclerc: Precisely, in our brief we mentioned that the quality of service has improved. But what we deplore the fact that one cannot fly to Montreal in the evening. It is only in the morning that you have a service.

Mr. Blouin: You cannot even travel from Sept-Îles by Air Canada because the last flight is at 5.10 in the afternoon. In fact you have a flight by Quebec Air which is even later than the Air Canada flight from Sept-Îles, and by jet. I often make that trip and with the advent of jets at Quebec Air, service

[Text]

ment, et je trouve que depuis l'entrée en service des réactés de Québecair le service est beaucoup plus rapide qu'avec les Viscount d'Air Canada.

M. Leclerc: Comme je vous le disais, nous admettons qu'il y a certainement une amélioration sur ce rapport-là.

M. Blouin: Au sujet des traversiers, il y a eu bien des démarches, bien du travail, bien de la collaboration des corps publics. Mais là encore, le traversier doit être un traversier brise-glace, parce que je ne vois pas l'utilité d'un brise-glace pour escorter le traversier continuellement. On en a déjà discuté. Mais pour avoir un service de traversiers entre les deux rives à l'année longue, il faut nécessairement des traversiers-brise-glace qui soient capables d'entrer dans le ports par eux-mêmes. Et je pense qu'avec toutes ces discussions, les traversiers-brise-glace seront en opération, toujours s'il y a trafic justifiable de marchandises et de passagers, il faut bien s'entendre. Il a été question, par exemple, de l'expédition de certains produits par rail. Alors, il pourrait y avoir un traversier-rail, entre la rive sud et la rive nord qui relierait Baie-Comeau à Matane, par exemple. Et tant que le traversier sera bien équipé, il pourra donner un excellent service. On a même déjà vu dans les années passées, un traversier-brise-glace qui était en opération tout l'hiver et qui a escorté les brise-glace du gouvernement, parce qu'il était plus puissant qu'eux dans la glace.

Je pense donc que, s'il y a un trafic justifiable, s'il est prouvé que les compagnies qui opèrent ici, entre autres la *Quebec North Shore Paper Co.* et *Canadian British Aluminum Co.*, ont l'intention d'expédier leurs produits par rail durant les mois d'hiver, profitant ainsi, du côté sud, des tarifs préférentiels, parce que c'est sur la route des Maritimes que le service pourra s'améliorer, et très prochainement. Et ce, évidemment, avec l'appui du Comité. D'ailleurs, vous y avez fait allusion dans votre mémoire.

M. Leclerc: C'est cela. Nous savons que la Compagnie Matane-Godbout a envisagé la possibilité de s'équiper avec un nouveau traversier-brise-glace, mais il y a le problème du financement. Je ne sais pas si le gouvernement peut intervenir pour aider. Bien entendu, nous ne voulons pas que se répète l'expérience du «Père Nouvel», et autant nous sommes favorables à un service de traversier toute l'année, autant nous croyons que la prudence est de rigueur.

[Interpretation]

is much faster than with the Air Canada Viscounts.

Mr. Leclerc: As I was mentioning, we do not deny that there certainly has been an improvement in this respect.

Mr. Blouin: Then when we speak of ferries, of course I am aware that many steps have been taken, much work has been done, and there has been much co-operation on the part of public bodies. But even so, the ferry must be an ice-breaker ferry because I do not see the use or the necessity of having an ice-breaker escorting the ferry continuously. This has already been discussed. But in order to provide a ferry between the two shores the year round, we must necessarily have ice-breaker ferries which can go into the ports under their own power. And I think that after all the discussions if there is enough traffic, these ice-breaker ferries will be in operation if there is enough freight and passenger traffic. For instance we have discussed the possibility of shipping certain products by rail. We could then have a rail ferry between the South Shore and the North Shore which linking Baie Comeau to Matane, for instance. And as long as the ferry is well equipped, it can give an excellent service. In the past years we have even witnessed an ice-breaker ferry in operation during all winter and which even escorted government ice-breakers because it was more powerful.

So I think that if there is enough traffic, and if it is proven that the companies such as Quebec North Shore Paper and Canadian British Aluminum intend to ship products during the winter months by rail, thus taking advantage of the preferential rates on the South Shore which is on the Maritimes route, the service could be improved and very soon. This of course will take place with the support of the Committee. Besides, you mentioned this in your brief.

Mr. Leclerc: That is right. We know that the Compagnie Matane-Godbout has considered the possibility of equipping itself with a new ice-breaking ferry. But there is a question of finance. I do not know if the government can intervene. It could be of assistance. Of course, we would not want to see a repetition of what happened in the past. We are favourable to year-round service but we want to proceed with caution.

[Texte]

M. Blouin: Je comprends très bien et d'ailleurs vous savez que j'ai déjà travaillé en ce sens et que je travaille toujours pour l'amélioration des communications entre les deux rives parce qu'elles sont proches l'une de l'autre. Et il faut toujours penser à profiter des tarifs préférentiels en ce qui concerne ces traversiers. Cependant, ce comité a besoin de chiffres précis et d'un plan de travail, par exemple nous devons savoir si c'est pour une année, pour cinq ans, dix ans que les compagnies en opération prévoient expédier leurs marchandises par traversier-rail, si les tarifs sont raisonnables. A ce point, il ne faut pas perdre de vue l'industrie du camionnage qui, si on établit des tarifs préférentiels pourra en souffrir.

Mais nous cherchons toujours l'intérêt général de la population et des communautés concernées et c'est pourquoi il nous faut absolument des chiffres et un plan.

Le président: Pas d'autres questions, messieurs? Je tiens à remercier M. Leclerc d'avoir lu son mémoire et d'avoir répondu à nos questions. Maintenant, je demanderais à M. Pierre Dumont, le président de la Chambre de Commerce Régionale Côte-Nord de s'avancer, de même que M. Pierre Bissonnette.

M. Pierre Dumont (président de la Chambre de Commerce Régionale Côte-Nord): Monsieur le président, honorables ministres, messieurs les députés,

La région connue sous le nom de Côte-Nord, dont la majeure partie est située dans le comté fédéral Manicouagan, s'étend depuis la Rivière Saguenay jusqu'à Blanc Sablon, au Nord du Fleuve St-Laurent.

Nous n'apprenons sûrement rien au Comité permanent des transports en mentionnant les plus grandes faiblesses de nos moyens de communications, mais, nous voulons surtout attirer l'attention sur certaines urgences dont les réalisations sont attendues avec impatience par la population de notre vaste territoire et même de tout le pays.

Il est malheureux que nous ayons été avisés un peu en retard de la visite du comité permanent des transports qui siège sur notre territoire. Cependant, nous avons résumé brièvement, dans les lignes qui suivent, les quelques faits que nous classons comme primordiaux pour le développement économique de notre milieu, et sur lesquels nous sollicitons votre bienveillante attention.

[Interprétation]

Mr. Blouin: I understand this perfectly, and besides, you know that I have already worked towards this and will continue to do so in order to see an improvement of communications between the two shores because they are so close to each other. And we must always take advantage of the preferential rates with regards to these ferries. However, this committee needs accurate figures and proper work planning. For instance, we have to know if the companies operating, are planning to forward their goods by rail ferry for one year, for five years or ten years provided the rates are reasonable. At this point, we must not forget the trucking industry to whom the preferential tariffs could be detrimental.

But, it is always in the general interest of the population and the communities concerned that we endeavour and that is where we must have proper planning and reliable figures.

The Chairman: If you do not have any other question I wish to thank Mr. Leclerc for the brief he has presented us and for answering our questions. I would ask Mr. Pierre Dumont, Chairman of the Regional Chamber of Commerce of the North Shore to introduce his brief. I would also ask Mr. Pierre Bissonnette to come forward.

Mr. Pierre Dumont (Chairman, Chamber of Commerce of the Northern Region): Mr. Chairman, Members of the Committee. The Region known as Côte-Nord, the major part of which is in the Manicouagan riding goes from the Saguenay River to Blanc Sablon, on the north shore of the St. Lawrence.

The Standing Committee on Transport knows the greatest weakness in our means of communication but we also want to draw its attention on certain necessities the fulfillment of which has been awaited with impatience by the population of our great territory and even of all the country.

It is unfortunate that we have been informed a little on the late side of the visit of the Standing Committee on Transport which is sitting in our territory. However, we have made a brief summary of a few facts which we consider as being of prime importance for the economic development of our community and for which we ask your kind attention.

[Text]

ROUTE TRANSCANADIENNE JUSQU'À
TERRE-NEUVE

Mentionnons d'abord le critère militaire. Une route peut dans certains cas, être justifiée par des considérations se rattachant à la défense nationale, par exemple: la nécessité d'assurer le déplacement rapide des troupes ou l'évacuation des habitants en cas d'attaque ennemie. Le réseau routier inter-États des États-Unis (Interstate Highway System) se justifie en partie par des objectifs militaires.

Votre Comité devrait faire les démarches nécessaires auprès des Gouvernements du Québec et de Terre-Neuve pour que ces derniers entament des négociations avec le Ministère de la Défense Nationale et le Gouvernement fédéral afin de faire de la route 15 un embranchement de la route transcanadienne, ayant également comme justification le fait que Terre-Neuve se doit d'être réunie au reste de la Province de Québec et du Canada.

Tout comme la route de Gagnon, dont nous parlerons plus loin, cet embranchement de la transcanadienne peut également être classifié comme voie d'accès aux richesses naturelles et aussi au développement du nord canadien. Une contribution monétaire importante du fédéral, accélérera le parachèvement de cette route.

Notre chambre, depuis près de quinze ans, n'a cessé de faire des représentations auprès du Gouvernement du Québec pour obtenir la gratuité du traversier qui enjambe le Saguenay entre Tadoussac et Baie-Sainte-Catherine (Comté de Charlevoix). Comme ce service fait partie intégralement de la route 15, il est illogique d'ajouter des frais supplémentaires à notre population et à nos visiteurs pour circuler sur un chemin unique.

Notre chambre suggère donc à votre comité d'offrir au Gouvernement du Québec de défrayer au moins 50 p. 100 du coût du Service, surtout dans le cadre d'un embranchement de la transcanadienne.

ROUTE MINIÈRE JUSQU'À GAGNON VIA
MANIC 5

Pour aider la Province de Québec à compléter, dans le plus bref délai, la route d'accès à Ville de Gagnon, nous recommandons que le Gouvernement Fédéral remette sur pied un programme à frais partagés (fédéral-provincial).

Vous n'ignorez, sans doute pas, que les quelques 15 millions de dollars investis lors du dernier programme à frais partagés, créé en 1963, ont presque complètement été engloutis par les chemins d'accès d'Amos-

[Interpretation]

TRANS-CANADA HIGHWAY AS FAR AS
NEWFOUNDLAND

First of all let us mention the military criterion. In certain cases a road can be justified by consideration of national defence, for example: the need to ensure rapid transportation of troops or the evacuation of people in the case of enemy attack. The interstate road network in the United States which is called Interstate Highway System is justified in part by military objectives.

Your Committee should take the necessary steps and ask the respective government of the province of Quebec and Newfoundland so that they should start negotiations with the Department of National Defence in the federal government in order to make route 15 as part of the Trans-Canada Highway because Newfoundland should be united to the rest of the province of Quebec and Canada.

Like the road to Gagnon, which will be mentioned further, this part of the Trans-Canada can also be classified as an access road to the natural resources and also to the development of the Canadian North. An important financial contribution on the part of the federal government would accelerate the completion of this road.

Our Chamber of Commerce, for the last 15 years has always made representations to the government of the province of Quebec in order to obtain that the ferry service over the Saguenay between Tadoussac and Ste. Catherine in the riding of Charlevoix should become a free service. As this service is an integral part of route 15 it is illogical to add supplementary cost to be paid by our population and visitors to drive over the only road of the kind.

Our Chamber would therefore suggest that your Committee should offer the government of Quebec to pay at least 50 per cent of the cost of service, especially with regard to part of the Trans-Canada Highway.

MINING ROAD TO GAGNON VIA MANIC 5

In order to assist the province of Quebec to complete the access road to Gagnonville as soon as possible we recommend that the federal government should institute a shared-cost (federal-provincial) program.

You are no doubt aware that the \$15 million or so invested during the last shared-cost program created in 1963 have been almost completely used up by the construction of the access roads of Amos-Métagam, Chapais-De-

[Texte]

Métagami; Chapais-DeMarieville; Lac Waconicki-Lac Albanel et rien n'a été donné pour la route Manic 5-Gagnon—alors que notre comté est le plus important au Canada du point de vue minier.

Plusieurs ministères comme ceux des transports et ceux des ressources naturelles (mines) des deux gouvernements, peuvent consacrer un fonds spécial pour le parachèvement de cette route indispensable.

TRANSPORT AÉRIEN

L'aéroport existant à Pointe-Lebel et qui dessert la région Baie-Comeau-Hauterive est loin d'être à la hauteur de la situation du point de vue aménagement et le tout est mal adapté aux besoins réels du territoire desservi. Voici en bref, les principales anomalies:

- a) Le nouveau visiteur qui arrive par la voie des airs est décidément déçu de son premier contact avec notre sol et la situation ne s'améliore pas lorsqu'il fait son entrée dans le hangar qui sert d'aérogare.
- b) Il n'y a qu'une seule piste est-ouest et elle est trop courte pour les nouveaux types d'avions.
- c) Du côté fréquence des envolées, il y a beaucoup à faire pour compléter le service offert par la Société Québécoise.

À la lumière de tous ces faits, nous suggérons les solutions suivantes:

1. L'établissement d'un nouveau service par Air Canada, et une raison majeure qui milite en ce sens est que bientôt, les DC 9 qui, éventuellement, desserviront Sept-Îles n'auront pas assez de clientèle pour la rentabilité du service. Cette lacune pourrait être comblée par le trafic passager de notre territoire.

2. La Régie des Transports a accepté que la Compagnie Québécoise discontinue son service inter-rive et plusieurs de nos chambres affiliées ont appuyé dernièrement, la requête de Baie Comeau Air Services. Cette société locale est prête à prendre la relève. Pour la permanence d'un traversier aérien, les permis nécessaires d'opérations devraient être accordés immédiatement et sans aucun autre retard.

3. Le prolongement de la piste est-ouest actuelle est une nécessité à l'aéroport de Pointe-Lebel et l'aménagement d'une nouvelle piste nord-sud doit être également prise en priorité.

4. La construction immédiate d'un aérogare moderne doté de tous les services et, préalablement, la régionalisation

[Interprétation]

Marieville, Lac Waconicki-Lac Albanel, and nothing has been given for the Manic 5-Gagnon road while our riding is the most important in Canada, as far as mining is concerned.

Many departments such as the Department of Transport and the National Resources and Mines Departments of the two governments could devote a special fund for the completion of this indispensable road.

AIR TRANSPORT

The present airport at Pointe-Lebel which serves the Baie Comeau-Hauterive region is far from being adequate from a point of view of equipment and it is certainly not adapted to the real needs of the territory to be served. Here are some of its weaknesses:

- (a) A traveller coming in by air is disappointed at his first contact with the region and the situation is not improved when he enters the hangar which is used as an airport terminal.
- (b) There is only one landing strip—east-west and it is too short for the new types of aircraft.
- (c) As far as the frequency of flights is concerned, much remains to be done to complete the service offered by the Quebecair Company.

In the light of all these facts here are the solutions we suggest:

- 1) The establishment of a new service by Air Canada, and one of the main reasons for this is that soon the DC 9 aircraft which will eventually serve Sept-Îles will not have enough customers to make this service profitable. This weakness could be removed by passenger traffic from our territory.

- 2) The Transport Commission has accepted that the Quebecair Company discontinue its inter-shore service and many of our affiliated chambers of commerce have recently supported the application of Baie Comeau Air Services. This local company is ready to take over the service. In order to establish permanent air ferries, the necessary operating licenses should immediately be given without any further delay.

- 3) The expansion of the present east-west landing strip is a necessity in the airport of Pointe-Lebel and the establishment of a new north-south runway must also be considered as a priority.

- 4) The immediate construction of a modern airport terminal with all proper services and before hand, the regionaliza-

[Text]

de l'aéroport, une urgence incontestée, permettra ces développements dans un délai rapide.

BATEAUX PASSEURS «TRAVERSIERS»

Les liaisons maritimes entre Baie Comeau et Matane ainsi que Forestville et Pointe-au-Père, ne répondent pas d'une façon adéquate aux besoins de la population puisque pendant la saison hivernale, le service est interrompu ou irrégulier.

La Rive Sud et la Rive Nord étant solidaires tant par l'économie que par l'échange de la main-d'œuvre, il est primordial de pouvoir communiquer avec facilité, régulièrement et à l'année longue entre ces deux rives.

Nous demandons à votre comité une attention spéciale touchant ce problème pour assurer un service permanent de traversier entre Matane et Baie Comeau ainsi que Forestville et Pointe-au-Père.

SUBVENTIONS DE TRANSPORT POUR LES PRODUITS FINIS

Plusieurs entreprises manufacturières opérant dans notre région sont contraintes de fermer leurs portes dû au coût prohibitif du transport de leurs marchandises vers les grands centres de consommation.

A l'appui de ce que nous avançons, nous citons deux exemples: La Compagnie Norco de Baie Comeau, manufacture de clous ainsi que Semco Inc., manufacture de nourriture à volaille, également de Baie Comeau ont dû fermer leurs portes à cause du coût excessif du transport de leurs produits finis.

Le but des «Régions désignées» étant de favoriser l'implantation de nouvelles industries ou l'expansion de celles existantes, nous croyons que cette loi est grandement atténuée par le coût élevé du produit fini, rendu dans les grands centres de consommation.

La Chambre de Commerce Régionale Côte-Nord formule le vœu qu'une étude soit entreprise par le gouvernement fédéral, afin de subventionner une partie du transport du produit fini, destiné aux grands centres de consommation.

TÉLÉVISION

Voire ministère devrait hâter l'installation d'une station de télévision dans la région. Avec la construction, à des endroits stratégiques d'antennes micro-ondes, il serait possible de desservir toute la vaste Côte-Nord.

Cette station pourrait retransmettre aussi bien les émissions en provenance du canal 10 (Montréal) que du canal 2 (Radio-Canada) et aussi du réseau anglais (C.B.C.)

[Interpretation]

tion of the airport which is an incontestable necessity, will provide in a very short time the necessary development.

FERRY SERVICE

The sea communications between Baie Comeau and Matane as well as between Forestville and Pointe-au-Père are not adequate to the needs of the population, as during the winter season, service is either irregular or interrupted.

The South Shore and the North Shore are closely related by their economy and the exchange of manpower and it is essential that there should be regular and easy communication between the two shores the year around.

We are therefore asking your Committee to give special attention with regard to this problem in order to ensure permanent ferry service between Matane and Baie-Comeau as well as between Forestville and Pointe-au-Père.

SUBSIDIES FOR THE MOVEMENT OF PROCESSED PRODUCTS

Many factories operating in our region are forced to close down due to the prohibitive cost of transport of the goods to the great consumer centres.

In support of this, we give two examples: The Norco Company of Baie Comeau, a nail factory, as well as Semco Incorporated which manufactures poultry feed also of Baie Comeau have had to close down because of the excessive cost of transport for their finished product. The purpose of the establishment of "designated Regions" being the promotion of new industry or the expansion of those which already exist, we believe that this legislation is greatly diminished by the high cost of the finished product, once it has reached the great consumer centres.

The Regional Chamber of Commerce of the North Shore expresses the wish that a study be undertaken by the federal government in order to subsidize part of the transport of the finished product being shipped to the great centres of consumption.

TELEVISION

Your department should hasten the installation of a television station in the region. The construction of micro-wave antennas at strategic points would provide service for the whole great North Coast region.

This station could also retransmit broadcasts on channel 10 (Montreal) and channel 2 (CBC) and also the English CBC network.

[Texte]

PORT D'ENTRÉE ET CHEMIN DE FER

La Côte-Nord, le plus riche lopin de terre du Canada du point de vue richesses hydro-électriques, minières et forestières est aussi dotée d'importantes facilités portuaires ou offre une topographie adéquate à l'aménagement des ports pour la venue des cargos géants dont s'enrichira bientôt la marine mondiale. Ces énormes bâtiments transborderont les produits des divers pays européen et exporteront également les nôtres.

La Côte-Nord peut être attitrée comme port d'entrée et pour ce faire, le gouvernement canadien devrait entreprendre incessamment la construction d'un chemin de fer pour acheminer, à peu de frais, dans les grands centres peuplés, les produits importés et vice-versa pour nos exportations.

CONCLUSION

Le Nord-Est Québécois, plus grand que tout un pays, offre un potentiel inestimable de richesses encore inexploitées et nous avons confiance que les dirigeants gouvernementaux intéressés tendront la main pour bâtir des communications adéquates et ainsi faciliter l'implantation de toutes sortes d'industries d'exploitation et de transformation.

De par ses ports naturels et la possibilité d'ériger un chemin de fer, la Côte-Nord est pour le Canada la porte d'entrée et de sortie pour les différents échanges internationaux. La Chambre de Commerce Régionale Côte-Nord, Haute-riève, Cté Manicouagan, P.Q. et ses Chambres affiliées:

- La Chambre de Commerce du district de Baie Comeau
- La Chambre de Commerce du district de Haute-riève,
- La Chambre de Commerce de Forestville,
- La Chambre de Commerce de Sacré-Cœur.

Le président: Monsieur Blouin.

M. Blouin: Monsieur le président, je voudrais d'abord remercier et féliciter le président de la Chambre de Commerce Régionale de la présentation de ce mémoire, parce que non seulement il est basé sur des études sérieuses, mais je pense qu'il touche à peu près à tous les problèmes de la région. Je voudrais dire que votre mémoire est très bien présenté et je vous en félicite.

M. Dumont: J'aimerais ajouter quelque chose. Nous aurions aimé pousser notre étude un peu plus loin, mais nous n'avons pas eu le temps. Nous aurions aimé, par exemple, rencontrer les autorités de la *Quebec North Shore Co.*, de la *Canadian British Aluminium*

[Interprétation]

PORTS AND RAILROADS

The North Coast which is the richest part of Canada with regard to hydroelectric power, mines and forests also has great port facilities or offers adequate geographical characters for the establishment of ports for giant cargoes which the world navy will soon be using. These great ships will trans-ship the products of various European countries and will also export our products.

The North Coast could serve as an entrance port as in the case of Halifax and for this purpose the Canadian government should undertake without delay the construction of a railroad to carry as cheaply as possible to the great centres the imported products and our exports travelling in the other direction.

CONCLUSION

The North-Eastern part of Quebec larger than a whole country, offers priceless resources which are not yet exploited and we are confident that the interested governments will do their best to provide adequate communications, thus facilitating the establishment of all kinds of industries and processing plants.

By its natural ports and because of the possibility of building a railroad, the North Coast is for Canada the port of entry and of exit for various international exchanges. The Regional Chamber of Commerce of the North Shore and its affiliated Chambers:

- The Chamber of Commerce of the District of Baie Comeau,
- The Chamber of Commerce of the District of Haute-riève,
- The Chamber of Commerce of Forestville
- The Chamber of Commerce of Sacre-Sacré-Cœur.

The Chairman: Mr. Blouin.

Mr. Blouin: Mr. Chairman, I wish, first of all to thank and congratulate the Chairman of the Regional Chamber of Commerce for his brief, not only because it is based on serious studies, but also because the brief touches upon all the problems prevailing in the area. I wanted to mention that your brief was very well presented and I congratulate you for it.

Mr. Dumont: I should like to add something here. We should like to carry our studies further but we did not have the time. We would have loved to meet for instance with the authorities of Canadian North Shore Co., and of Canadian British Aluminum Co., in

[Text]

Co., pour connaître les possibilités de transport de leurs produits par le CN de la Côte sud; nous aurions aimé parler de «marina»; nous aurions aimé également parler d'améliorations portuaires, de construction de quais à Sacré-Cœur pour hâter l'implantation d'usines de pâte et papier, etc. Malheureusement nous n'avons pas eu le temps, et ce que nous vous présentons, je pense, couvre quand même les sujets les plus importants qui nous touchent ici sur la Côte Nord.

Le président: Monsieur Portelance.

M. Portelance: Merci, monsieur le président. Concernant l'aspect télévision dans votre rapport, le gouvernement canadien a dernièrement institué une nouvelle compagnie: Télésat Canada qui, dans un avenir assez rapproché aura un satellite qui pourra diffuser les émissions de télévision en français et en anglais dans toutes les régions du pays, et je crois bien que Baie-Comeau y est inclus.

M. Dumont: Le service sera direct?

M. Portelance: Les émissions viendront en direct dans tous les territoires donnés, si bien qu'une joute de hockey au forum, vous la verrez le même soir et non pas dix jours après comme dans certaines régions.

M. Dumont: Lorsque nous parlons de télévision, il s'agit surtout de la base Côte-Nord. Actuellement, ils voient des émissions, parfois avec quinze jours ou trois semaines de retard, sur les grandes villes.

M. Portelance: Justement, ce problème n'existera plus à l'avenir parce qu'on verra les émissions en direct à travers le pays, de Terre-Neuve à la Colombie-Britannique.

M. Blouin: Monsieur le président, si vous permettez une question...

Le président: Monsieur Blouin, je ne voudrais pas qu'on s'éternise sur la question de la télévision. D'ailleurs je ne crois pas que cela relève de notre juridiction pour le moment et je crois...

M. Blouin: Monsieur le président, cela ne fait-il pas partie des communications?

Le président: Une partie des communications relève maintenant du ministère des Postes.

M. Blouin: Étant donné l'éloignement, je pense que le Comité pourra se faire interprète, et présenter au Ministre des Communications les demandes des gens de la Côte Nord. Maintenant, M. Portelance a parlé de transmission «en direct»; il faudrait tout de

[Interpretation]

order to know how they could have their goods carried or transported by the CN railways of the South Shore; We would have loved to speak of the harbour facilities and port improvements, of construction of wharfs at Sacré-Cœur to hasten the establishment of pulp and paper factories and so on. Unfortunately we did not have the time, and what we present to-day covers nevertheless the most urgent problems in the North Shore region.

The Chairman: Mr. Portelance.

Mr. Portelance: Thank you, Mr. Chairman. About the subject of television mentioned in your brief, the federal government recently created a new company, TELESAT which, very shortly, will have its own satellite and will be able to broadcast television programs in French and English to all regions in the country and I believe Baie Comeau is also included.

Mr. Dumont: Will the service be direct?

Mr. Portelance: The broadcasts will come direct in all given territories to such an extent that you will be able to watch a hockey game at the Forum the same night and not 10 days later as in some regions.

Mr. Dumont: When we speak about television, we specially mean the lower North Shore. At present programs reach us 10 to 15 days later than is the case for large cities.

Mr. Portelance: Precisely, this problem will be eliminated in the future because you will have live broadcasts across the country from Newfoundland to British Columbia.

Mr. Blouin: Mr. Chairman, may I ask a question...

The Chairman: Mr. Blouin, we should not speak at great length about television. Besides, it does not belong to our terms of reference for the time being, and I believe...

Mr. Blouin: Mr. Chairman, is it not included in communications?

The Chairman: Part of communications have been transferred to the Post Office Department.

Mr. Blouin: Because of the distance, the Committee could be made to submit to the Minister of Communications the representations of the population of the North Shore. Now, Mr. Portelance has mentioned live broadcasts; after all one should add that we

[Texte]

même ajouter qu'on ne pourra capter d'émissions directement du satellite. Le système nécessite des stations terrestres pour capter les émissions du satellite et les retransmettre par micro-ondes. Et je pense que là encore beaucoup de travail a été fait, et les résultats sont proches. Je suis aussi impatient que n'importe qui d'avoir des résultats satisfaisants. Certains travaux doivent commencer très bientôt et je pense que les résultats seront assez satisfaisants.

Le président: Monsieur Allmand.

M. Allmand: Dans votre mémoire, au paragraphe Transport aérien, vous dites que la piste est trop courte pour les nouveaux types d'avions. Voulez-vous dire que la piste est trop courte pour les avions de Québecair qui sont en opération aujourd'hui?

M. Dumont: J'avais récemment le plaisir de discuter avec un représentant de la compagnie Québecair. Les réactés qu'ils utilisent actuellement, ont beaucoup de difficultés à atterrir sur la piste actuelle lorsque les vents sont contraires. Il faudrait presque des pilotes de brousse pour réussir un exploit d'atterrissage. Le domaine de la sécurité n'a peut-être pas été entièrement étudié lors de l'émission des permis d'opération pour ces types d'avions.

M. Allmand: Votre Chambre de Commerce a-t-elle communiqué avec la Commission des Transports concernant cette plainte? Peut-être étiez-vous ici quand M. Lalonde, de la Commission des Transports a mentionné que l'aéroport de Baie-Comeau répond à tous les standards nécessaires.

M. Dumont: Disons que la piste a le minimum requis, pour l'émission d'un permis, mais je ne pense pas qu'elle offre une sécurité maximum pour l'atterrissage du Back-111.

M. Allmand: En tout cas c'est très sérieux si...

M. Dumont: Ce sont des détails techniques, et je n'ai pas les renseignements nécessaires. Cette opinion vient plutôt d'une entrevue que j'ai eue avec un représentant de la Société Québecair.

M. Allmand: Vous avez aussi parlé de même que les autres témoins du traversier à Tadoussac. Exactement, quels sont les taux pour les voitures, les camions et les autobus sur ce traversier?

M. Dumont: Le tarif minimum pour une voiture est de \$1.25, plus 35c. par passager. Pour les camions-remorques, je crois que le prix

[Interprétation]

will not be able to see live television directly from the satellite. We will need ground stations to capture and relay the satellite programs through micro-waves. I believe much has already been done and we shall soon see the results. I am just as impatient as everyone else here to see progress made. Work will start very soon and I believe the results will be fairly satisfactory.

The Chairman: Mr. Allmand.

Mr. Allmand: In your brief, in the air transport section you say that the strip is too short for the new types of aircraft. Do you mean those aircraft presently in service with Québecair?

Mr. Dumont: Recently I had the pleasure of speaking with a representative of Québecair. The jet aircrafts they use presently encounter many difficulties upon landing on the present runway when they have nose winds. It almost takes a bush pilot to land the plane. Maybe the security factors have not been carefully studied when they granted the operating licenses for such types of aircraft.

Mr. Allmand: Has your Chamber of Commerce informed the Department of Transport about that? You were perhaps here when Mr. Lalonde who is with the Transport Commission mentioned that the airport at Baie Comeau meets all the required standards.

Mr. Dumont: Let us say that this air strip meets the minimum requirement to get the license, but I do not believe it offers a maximum safety in the case of the Back-111 upon landing.

Mr. Allmand: Anyway, the case is very serious if...

Mr. Dumont: Those are all technical details and I do not have the necessary information. This is only what I gathered from a meeting I had with an official of Québecair.

Mr. Allmand: Like other witnesses, you also spoke about the Tadoussac ferry. What are exactly the rates for cars, trucks and buses on this ferry.

Mr. Dumont: The minimum rate for a car is \$1.25 plus 35 cents for each passenger. For trailers. I believe it goes as much as \$18,

[Text]

atteint jusqu'à \$18, et certaines compagnies de transport locales, versent jusqu'à 50 ou 60,000 dollars annuellement pour traverser sur ce bateau.

M. Allmand: Y a-t-il aussi un service d'autobus entre...

M. Dumont: Oui, il y a un service d'autobus, mais je crois que chaque passager paie sa traversée en plus de l'autobus pour lequel on doit payer \$12.

M. Allmand: Vous avez parlé de deux compagnies qui étaient fermées parce que les coûts de transport étaient trop élevés: La Norco et la Semico. Quels étaient les marchés de ces compagnies?

M. Dumont: Je pense que la plupart de leurs produits étaient exportés. Par exemple, la nourriture de volailles; il n'y a à peu près pas de fermiers dans la région, ces produits étaient donc destinés à des régions comme la Beauce ou un peu partout dans la province de Québec. Il en était de même pour le marché du clou qui était plutôt expédié vers les grands centres. Alors le coût étant assez lourd, et le transport à Montréal de cent livres de clous coûtant quand même de \$3.50 à \$4.00 le coût de production en est d'autant accru. Une entreprise qui opère ici ne peut définitivement pas concurrencer les fabricants de Québec, Montréal et Chicoutimi, qui ont le réseau ferroviaire pour distribuer leurs produits.

Le président: Monsieur Godin.

M. Godin: Pouvez-vous traverser tous les jours de l'année à Tadoussac ou s'il arrive que ce soit fermé? Et en temps normal, devez-vous attendre longtemps ou si le service est assez rapide—dans un sens comme dans l'autre?

M. Dumont: Le traversier part toutes les demi-heures de chaque côté. Le service est assez efficace. Les seules fois qu'il est impossible de traverser c'est lorsque, au printemps, les glaces forment un barrage entre les deux rives.

Mr. McGrath: Has there been any study made of the possible use of hovercraft to provide year round service?

M. Dumont: C'est une suggestion qui a été apportée à la Chambre de commerce régionale Côte Nord, et je pense que vous aurez une suggestion en ce sens dans un mémoire qui vous sera présenté lors de votre visite à Sept-Îles. On parlera d'aéroglesseurs, mais non pas à Tadoussac, mais entre les deux rives du Saint-Laurent. Quant à Tadoussac, ce sujet a été discuté, mais nous n'avons décidément pas

[Interpretation]

and certain local trucking companies pay up to 50 or \$60,000 dollars annually to use this ferry.

Mr. Allmand: Is there also a bus service between...

Mr. Dumont: Yes, I believe there is a bus service but each passenger pays his own ferry fare on top of the bus rate which is \$12.

Mr. Allmand: You mentioned two companies which were obliged to close down because the rates were so high: Semico and Norco. What were their markets?

Mr. Dumont: Most of their goods were exported; poultry feed for instance; There is hardly any farmer in the area; these products were then meant for regions at Beauce and all over Quebec. It was the same with the nails trade, which was rather shipped to the large centres. The nail being a fairly heavy product, the shipment of hundred pounds of nails to Montreal cost between \$3.50 and \$4. which increases even more the cost of production. A factory that operates here can never compete with others in Quebec, Montreal and Chicoutimi where they have a railway system to ship their products.

The Chairman: Mr. Godin.

Mr. Godin: Can you cross over to Tadoussac every day of the year or does it ever happen that the ferry service is interrupted? Do you normally have to wait a long time or is the service fast both ways?

Mr. Dumont: The ferry leaves every half hour on both sides. The service is reasonably efficient. The only difficulty is in the spring when the ice is heavy between the two shores.

M. McGrath: A-t-on étudié l'utilisation possible d'hydro-glisseurs pour assurer un service à l'année longue?

Mr. Dumont: It is a suggestion that was made to the Regional Chamber of Commerce of the North Shore, and you will have suggestions regarding this matter in a brief which will be presented to you in Sept-Îles. We will talk about hovercrafts—not in Tadoussac but between the two shores of the St. Lawrence River. That subject has been discussed in Tadoussac, but we somehow do not have

[Texte]

assez de renseignements techniques touchant ce véhicule pour en suggérer l'usage.

Le président: Monsieur Nesbitt.

Mr. Nesbitt: Could you give us an idea of what percentage of the time that air service might be interrupted by fog, bad weather and so on, if it were instituted on a regular basis between the North and the South shores?

Mr. Dumont: Voulez-vous répéter votre question s'il vous plaît?

The Chairman: Would you repeat your question, please?

Mr. Nesbitt: Certainly. Could you give us an approximate idea of what percentage of the time—10 per cent, 20 per cent—air service would be interrupted because of bad weather, if it were established on a regular basis? In other words, supposing air service were established between the North and South shores at suitable places on a several times a day basis, how much of the time could you rely on this service during the year? Would it be 90 per cent of the time or 80 per cent of the time or less?

Mr. Dumont: Je pense qu'il serait raisonnable de prévoir une perte de 10 p. 100 des services par année.

Mr. Nesbitt: Do you think a more reliable service would be feasible if a good ferry service were instituted between the North and the South shores at some suitable point? Would this be preferable because of the interruptions?

Mr. Dumont: Oui, définitivement. Les bateaux qui nous desservent à l'heure actuelle, ce sont des «chaloupes». Nous avons déjà eu un bateau aussi gros et aussi puissant que «Le Père Nouvel», j'ignore si cela vous dit quelque chose. C'était le plus gros traversier du monde et il servait en même temps de brise-glace entre les deux rives. Ce service a été discontinué faute de rentabilité. Définitivement, les chaloupes qui ont remplacé «Le Père Nouvel» ne peuvent pas assurer un service aussi régulier que le faisait «Le Père Nouvel» il y a quelques années.

Mr. Nesbitt: Thank you.

The Chairman: Mr. Howe.

Mr. Howe (Wellington-Huron): You mentioned that the icebreaker-type ferry was taken off because it was uneconomical. Do you feel that in recent years the traffic has increased to such an extent that it would be possible to make it economical now if an icebreaker ferry service were instituted?

[Interprétation]

enough technical information about this type of carrier to suggest its use.

The Chairman: Mr. Nesbitt.

Mr. Nesbitt: Pouvez-vous nous dire combien de fois à peu près le service aérien pourrait être interrompu par les intempéries, le brouillard, etc., si le service était régulier entre le sud et le nord?

Mr. Dumont: Would you repeat your question please?

Le président: Pourriez-vous répéter votre question, s'il vous plaît?

Mr. Nesbitt: Pouvez-vous nous donner une idée approximative de la proportion dans laquelle un service aérien serait interrompu à cause des mauvaises conditions atmosphériques si le service aérien existait régulièrement. A supposer qu'un service existe entre la Côte nord et la rive sud, un service régulier qui fonctionne plusieurs fois par jour, dans quelle proportion pourriez-vous compter sur ce service régulier au cours de l'année? 80 p. 100-90 p. 100?

Mr. Dumont: I think that a reasonable margin would be a yearly 10 per cent loss of services.

Mr. Nesbitt: Est-ce qu'un service plus sûr serait réalisable, pensez-vous, si on crée un bon service de traversiers entre la rive sud et la Côte nord? Est-ce que ce serait préférable à cause de ces interruptions?

Mr. Dumont: Yes, definitely. The vessels that serve us at present are just small boats really. We have had already as big and as powerful as the «Père Nouvel», if you understand what I mean. It was the largest ferry in the world and it was used as an ice-breaker between the two shores. That service was interrupted because it was uneconomical. The little boats that replaced the «Père Nouvel» definitely cannot provide a service as regular as the «Père Nouvel» did a few years ago.

Mr. Nesbitt: Merci.

Le président: Monsieur Howe.

Mr. Howe (Wellington-Huron): Vous dites que le traversier du type brise-glace a été abandonné parce qu'il n'était pas rentable. Pensez-vous que depuis quelques années le trafic a augmenté à un tel point qu'un tel type de traversier serait rentable?

[Text]

M. Dumont: Pour répondre rapidement à votre question, je puis vous dire que le rythme de croissance de la côte Nord est de 18 p. 100 annuellement. Si le service a été interrompu pendant cinq ans, la population, elle, a presque doublé durant cette période.

Mr. Howe (Wellington-Huron): Thank you.

Mr. Peddle: I have one short question, Mr. Chairman. It is not very important but as we do not have an English copy of the brief would it be in order to ask the official interpreter to translate the last three lines of page 1 of the brief?

The Interpreter: That your Committee should take the necessary steps with the Quebec and Newfoundland governments so that they may begin negotiations with the Departments of National Defence and the federal government in order to make Route 15 a branch of the Trans Canada Highway because of the fact that Newfoundland must be united to the rest of the Province of Quebec and Canada.

Mr. Peddle: I do not want to be a nit picker, Mr. Chairman, but that strikes me as being rather unusual language, that Newfoundland should be "united to the rest of the Province of Quebec;" it is almost like saying that Nova Scotia should be united to the rest of the Province of New Brunswick or something similar. I wonder if the meaning is not that Newfoundland should be united to the Province of Quebec and the rest of Canada.

The Chairman: Mr. Skoberg.

Mr. Skoberg: Has the Chamber of Commerce made representation to Quebecair for a change in their service, and if so, what response have you received from Quebecair?

You are suggesting that Air Canada should really be coming in, but at the same time we have Quebecair here. I presume you must have made representation to Quebecair for improvement in their service at this time? If so, what response have you received?

Mr. Dumont: Chaque année nous faisons des démarches auprès de Québecair pour qu'elle améliore ses services. Plusieurs de ceux qui ont passé ici avant moi vous ont déjà dit qu'il existait un service de traversier aérien cinq fois par jour il y a quelques années, et ce service justement avait été établi à la suite des démarches de divers organismes. Or quelques années plus tard on a décidé d'abandonner ce service qui, pourtant devait être rentable. J'ai eu moi-même l'occasion de prendre

[Interpretation]

Mr. Dumont: I will answer quickly to your question. I can say that the North shore grows at the rate of 18 per cent a year. If this service has been interrupted for five years, the population has almost doubled in the same period.

M. Howe (Wellington-Huron): Merci.

M. Peddle: Une brève question. Est-ce que l'interprète pourrait traduire les trois dernières lignes de la page 1 du mémoire?

L'Interprète: Votre Comité devrait faire les démarches nécessaires auprès des Gouvernements du Québec et de Terre-Neuve pour que ces derniers entament des négociations avec le Ministère de la Défense Nationale et le Gouvernement fédéral afin de faire de la route 15 un embranchement de la route transcanadienne, ayant également comme justification le fait que Terre-Neuve se doit d'être réunie au reste de la Province de Québec et du Canada.

M. Peddle: Je ne voudrais pas couper les cheveux en quatre, monsieur le président, mais cela me surprend que l'on dise que Terre-Neuve doit être unie au reste de la province de Québec. C'est comme si on voulait dire que la Nouvelle-Écosse devrait être unie au reste du Nouveau-Brunswick. Je me demande si c'est pas que Terre-Neuve devrait être unie et reliée au reste du Canada?

Le président: Monsieur Skoberg.

M. Skoberg: Je me demande tout simplement si la Chambre de commerce a fait des représentations à Québecair pour demander un changement de leurs services et quelle a été la réponse de Québecair dans ce cas?

Vous proposez qu'Air Canada intervienne mais nous avons déjà Québecair qui dessert la région; je suppose que vous avez adressé des réclamations à Québecair pour que la société améliore son service. Quelle réponse avez-vous reçue de Québecair?

Mr. Dumont: Every year we contact Quebecair and ask them to improve their service. Several witnesses before me told you that we had an air ferry service five times a day a few years ago, and that service was established owing to the various requests made by several organizations. However, a few years later it has been decided to discontinue that service which nevertheless should have been economical. I had had the opportunity to avail myself of those services and it was almost

[Texte]

ces envolés entre les deux rives et il n'était presque jamais possible d'avoir une place à l'heure où je voulais partir. Nous avons donc fait des démarches mais je pense que Québecair voit plus grand qu'un service inter-rive.

The Chairman: Does that answer your question, Mr. Skoberg?

M. Duquet: Au sujet du service inter-rive, monsieur Dumont, à la page 3 de votre mémoire vous dites que:

"La Régie des Transports a accepté que la Compagnie Québecair discontinue son service inter-rive"

Pourriez-vous me dire où vous avez pris ce renseignement? On nous a dit tantôt que la décision n'était pas rendue dans ce cas, alors que vous dites «a accepté» la demande de Québecair?

M. Dumont: Lorsqu'une Chambre de commerce comme la nôtre prépare un mémoire, plusieurs idées sont émises. Cet argument a dû être apporté justement lors de la préparation de ce mémoire, mais il m'est impossible de répondre à votre question avec plus de précision.

M. Duquet: Alors vous n'êtes pas en mesure d'affirmer que la Régie a accédé à cette demande, n'est-ce pas?

M. Dumont: Non.

Le président: D'ailleurs on nous a dit le contraire.

M. Duquet: M. Lalonde nous a dit le contraire, c'est pourquoi je pose la question.

Le président: M. Lalonde nous a dit le contraire il y a quelques minutes.

Mr. Pringle: Is it fair to ask if, during our hearing in this area, or in our travels on this trip, we will have the opportunity to hear from Québecair? Will they be appearing as witnesses so that we may be able to discuss with them these problems which are coming up from time to time directly between the Committee and Québecair?

The Chairman: If the Committee decides to call Québecair to appear it is up to the Committee to do so.

Mr. Pringle: As a member of the Committee I would recommend that they appear.

An hon. Member: Let the mover move the motion.

Mr. Pringle: I move that the Committee, through its Chairman, request that officials of

[Interprétation]

impossible to obtain seats at the time I wanted to. Consequently we have taken steps but I think that Québecair wants more than just an inter-shore shuttle service.

Le président: Ceci répond à votre question monsieur Skoberg?

Mr. Duquet: About that question of inter-shore service, Mr. Dumont, at page 3 of your report, paragraph 2 you say:

"The Transport Commission has accepted that Québecair interrupt its inter-shore service."

Could you tell us where you got this information? We were just told that the decision in this case had not yet been taken, whereas you say "has accepted" Québecair's request?

Mr. Dumont: When a Chamber of Commerce like ours prepares a brief, we get all sorts of ideas and opinions. I suppose that information we obtained at the time we were preparing the report, I cannot give you a more thorough explanation.

Mr. Duquet: You are not in a position to state that the Transportation Commission accepted the interruption of this service.

Mr. Dumont: No.

The Chairman: Besides we were told exactly the opposite.

Mr. Duquet: Mr. Lalonde said the contrary a few minutes ago, that is why I ask the question.

The Chairman: Mr. Lalonde told us the contrary just a few minutes ago.

M. Pringle: Peut-on demander si, au cours de nos audiences dans cette région ou au cours de notre voyage, nous aurons la possibilité d'entendre les représentants de Québecair afin de pouvoir nous entretenir avec eux des problèmes qui se posent ici et là?

Le président: Si le Comité décide de faire appel aux dirigeants de Québecair, c'est au Comité de le faire.

M. Pringle: A titre de membre du Comité je recommande qu'on le fasse.

Une voix: Présentez une motion.

M. Pringle: Monsieur le président, je propose que le Comité, par son président,

[Text]

Quebecair, appear as witnesses, at the convenience of Quebecair, and providing it can be accomplished during our present tour of this area of Canada.

Mr. Turner (London East): I second the motion.

The Chairman: All those in favour?

Some hon. Members: Aye.

Mr. Allmand: I wanted to say something about the motion. I think we should hear them, but I doubt that we should insist that they appear while we are on this tour.

The Chairman: We will ask them to appear in Ottawa. We will apply the same principle that we applied to Air Canada.

Mr. Allmand: I would be in favour of what you suggest, Mr. Chairman, but the motion is that they appear during the trip.

The Chairman: We have to be fair to these companies. We have to allow them time to be notified and to prepare themselves to appear before the Committee.

Mr. Pringle: Mr. Chairman, I would be prepared to modify my motion accordingly, and will now do so in writing.

The Chairman: That is fine. Mr. Lalonde?

Le président: Monsieur Lalonde?

M. J. P. Lalonde: Je ne veux pas contester le droit du Comité permanent des transports de questionner Québecair, je veux seulement mentionner que j'ai énoncé, au début, que le Comité des Transports aériens a étudié, et a même conclu son étude du problème qui existe dans le transport entre Baie-Comeau et la rive sud.

Le Comité des Transports aériens dispose de toutes les données statistiques et financières des compagnies, pour en arriver à une décision dans l'intérêt public ou en faveur des compagnies aériennes. Je me demande si le Comité veut interroger Québecair à ce sujet. Actuellement cette compagnie est responsable vis-à-vis du Comité des Transports aériens, qui comme je l'ai dit tantôt, à toutes les données dans le domaine des passagers, du fret, des envolées d'avions nolisés dans cette région. Je crois aussi qu'il serait bon de mentionner qu'il y a deux genre de services exploités ici entre les rives. Il y a un service à taux uni-

[Interpretation]

demande que les représentants de Québecair comparaissent comme témoins, à leur convenance, à condition que ceci puisse se faire au cours de notre tournée dans cette partie du pays.

M. Turner (London-Est): J'appuie cette motion.

Le président: Tous ceux qui sont en faveur lèvent la main?

Des voix: Oui.

M. Allmand: Je tiens simplement à dire quelque chose à propos de la motion. Nous devrions peut-être les entendre, mais je ne sais pas si on peut insister pour qu'ils comparaissent pendant le voyage.

Le président: S'ils peuvent le faire, nous leur demanderons de venir à Ottawa. Nous appliquerons le même principe que lorsque nous traitons avec Air-Canada.

M. Allmand: Je suis d'accord avec vous monsieur le président, mais la motion demande qu'ils comparaissent au cours de notre voyage.

Le président: Soyons justes vis-à-vis de ces sociétés. Il faut leur donner suffisamment de temps pour les prévenir pour qu'elles se préparent à répondre à nos questions.

M. Pringle: Monsieur le président, je suis prêt à modifier ma motion et je la présenterai ainsi par écrit.

Le président: D'accord. Monsieur Lalonde.

The Chairman: Mr. Lalonde?

Mr. Lalonde: I do not want to question the right of the Standing Committee on Transport to question Québecair, but I only want to mention that at the beginning I stated that the Air Transport Board has studied the problem and reached a conclusion regarding the transport between Baie Comeau and the south shore.

The Air Transport Board have all the statistics and financial data on all companies in order to reach a decision in the public interest or in favour of the air companies. I have been wondering if the Committee at the present time wants to question Québecair in this respect. At the present time I think they are responsible to the Air Transport Board and as I have stated previously, the Board has at all times received all data with regard to number of passengers, freight, volume of trade, and charter flights in this region. I also think it might be well to mention that there are two kinds of services which can be pro-

[Texte]

taire où les passagers se rendent à l'aéroport pour y acheter leurs billets. De plus, la compagnie «Baie-Comeau Air Service» a le droit d'exploiter un service de nolisement: elle peut louer un avion entier, ce qui est courant ici.

Le président: Monsieur Portelance?

M. Portelance: Ne pourrions-nous pas modifier l'amendement de M. Pringle de manière à entendre les deux parties, soit le Comité des transports aériens et la compagnie Québecair.

M. Lalonde: Je veux dire c'est que d'ici quelques jours, peut-être avant mon retour de ce voyage, la décision sera peut-être prise, mais avant, le Comité va certainement regarder les deux côtés de la médaille.

Mr. McGrath: Mr. Chairman, perhaps it would be very useful to call the Chairman of the Air Transport Committee, and I would so move.

The Chairman: We will dispose of one motion at a time.

Mr. McGrath: That is what we disposed of. That is the one we voted on.

The Chairman: No, we did not.

Mr. Allmand: Mr. Chairman, in view of the complaints that have been made against Québecair I think we should look further into these complaints. I doubt that we should rush to call Québecair in view of what has been said by the member of the Canadian Transport Commission. I think we should consider this a little bit further before we start calling witnesses. I would like to see Mr. Pringle's motion left in abeyance until we determine who will be the best people to call.

An hon. Member: It has already been passed.

Mr. Allmand: I neither voted for it nor against it.

The Chairman: Order, please.

Mr. Allmand: That is my suggestion. I would be against it at the present time.

Mr. McGrath: This Committee answers to Parliament, while the CTC apparently answers to God.

The Chairman: Order, please. While Mr. Pringle prepares his motion we will continue. Mr. Corbin you have the floor.

[Interprétation]

vided between the two shores. There is a fixed rate where passengers go to the airport and purchase their tickets. Moreover, "Baie Comeau Air Services" has the right to operate a charter flight service. It can charter a whole plane, which is very common here.

The Chairman: Mr. Portelance?

Mr. Portelance: Could we not possibly modify the amendment suggested by Mr. Pringle, so that we can hear both sides, namely the Air Transport Board and Quebecair?

Mr. Lalonde: All that I wish to say is that perhaps before my return from this trip a decision may be rendered, but the Board will certainly have examined both sides of the question.

M. McGrath: Ce serait peut-être utile de faire comparaître le président du Comité du transport aérien. J'en fais la proposition.

Le président: Nous allons d'abord voter sur la première motion.

M. McGrath: Nous l'avons déjà fait.

Le président: Non, nous n'avons pas voté.

M. Allmand: Étant donné les reproches qui ont été formulés à propos de Québecair, nous devrions examiner ces plaintes. Je ne sais pas s'il faut se hâter de convoquer Québecair étant donné ce qui a été dit par l'expert de la Commission canadienne des transports. Nous devrions réexaminer cette question. Peut-être qu'il faudrait le faire, mais je voudrais que cette motion de M. Pringle soit réservée jusqu'à ce que nous ayons décidé quelles sont les personnes les plus appropriées à venir témoigner.

Une voix: Nous avons déjà voté.

M. Allmand: Je n'ai dit ni oui ni non.

Le président: A l'ordre.

M. Allmand: C'est mon idée. Je ne voudrais pas qu'on convoque ces gens actuellement.

M. McGrath: Le Comité est responsable vis-à-vis du Parlement, la Commission canadienne des transports envers Dieu.

Le président: A l'ordre! Nous allons poursuivre pendant que M. Pringle rédige sa motion. Monsieur Corbin, vous avez la parole.

[Text]

M. Corbin: Monsieur le président, ma question s'adresse à M. Dumont par votre intermédiaire. J'en reviens aux suggestions des différents organismes quant à l'étude de l'établissement d'un lien de chemin de fer entre la Côte-Nord et le reste du Canada.

Je voudrais avant tout savoir si c'est la première fois que votre organisme, monsieur Dumont, et les autres organismes présentent une proposition du genre au gouvernement fédéral. Est-ce la première occasion que vous avez de faire une demande de ce genre au gouvernement fédéral?

M. Dumont: Non, loin de là. Je crois qu'en 1952, d'après les archives de la Chambre de commerce régionale Côte-Nord, des rencontres ont eu lieu avec les différents ministères concernés quant à la construction d'un chemin de fer sur la Côte-Nord.

M. Corbin: Et quel succès avez-vous eu alors?

M. Dumont: Je pense qu'il n'y a eu aucun succès mais que des études devaient être entreprises par le ministère des Transports quant à la construction d'un tel chemin de fer.

M. Corbin: Je vous remercie.

Le président: J'ai une suggestion à faire au Comité au sujet de la proposition. Je souhaiterais que nous attendions les résultats des discussions entre la compagnie et l'agence concernée, avant de faire des démarches en vue de faire comparaître Québecair.

The Chairman: Do you think, Mr. McGrath, we should wait until a decision...

Mr. Pringle: In view of your remarks I would like to read this motion to see if you think it is satisfactory.

I move that the Standing Committee on Transport and Communications invite officials of Québecair to appear before the Committee as soon as possible after returning to Ottawa, and that the appropriate time be at the discretion of the Chairman of our Committee.

Mr. Nesbitt: That seems to fill the bill very well, so to speak, except that in view of the intervention of the representative of the Canadian Transport Commission perhaps we might also invite the Chairman of the Air Transport Committee.

Mr. Pringle: Would you like that in the same motion or in another motion?

Mr. Nesbitt: Yes, the same motion.

[Interpretation]

Mr. Corbin: Mr. Chairman, my question is directed to Mr. Dumont through you. I come back to the suggestions made by various bodies with regard to the consideration of the possibility of establishing a railway link between the north shore and the rest of Canada.

I would like to know whether it is the first time that your agency, Mr. Dumont, and other organizations make such a suggestion to the federal government? Is this the first opportunity you have had of making a request, of this kind to the federal government?

Mr. Dumont: No, far from it. I believe that in 1952, according to the archives of the Côte Nord Regional Chamber of Commerce there have been discussions with the various interested departments with regard to the construction of a railway on the north shore.

Mr. Corbin: What results did you get at that time?

Mr. Dumont: We were not successful but it was agreed that studies should be carried out by the Department of Transport with regard to the construction of such a railway.

Mr. Corbin: Thank you.

The Chairman: I might have a suggestion to make to the Committee with regard to the motion made. I would favour waiting to see what results will come out of the discussions between the company and the agency concerned, before asking Québecair to be heard.

Le président: Êtes-vous d'accord M. McGrath que nous attendions la décision...

M. Pringle: Je vais lire ma motion pour voir si elle satisfait à vos remarques.

Je propose que le Comité permanent des Transports et des Communications invite un des administrateurs de Québecair aussi rapidement que possible, dès notre retour à Ottawa, et que le moment approprié soit laissé au soin du président du Comité.

M. Nesbitt: Il se semble que ceci répond à la question qu'on a soulevée et surtout après l'intervention du représentant de la Commission canadienne des transports. On devrait aussi inviter le président du Comité du transport aérien.

M. Pringle: Voulez-vous une autre motion ou qu'on inclue ceci dans la même?

M. Nesbitt: Oui, dans la même motion.

[Texte]

Mr. Crossman: Mr. Chairman, was Mr. Pringle's first motion not adopted by the Committee?

Mr. Pringle: No, it was not formally put. It was not put relative to those against.

Mr. Thomas (Moncton): It was agreed that he present a motion, but...

Mr. Pringle: It was agreed that I present a motion, but there was no vote on it.

The Chairman: Gentlemen, we accepted a motion in writing and he has now put it in writing.

Mr. Allmand: Mr. Chairman, as this matter is before the Canadian Transport Commission I think it is more appropriate that we approach either the officials of the Air Transport Committee or that we first approach the Minister of Transport about this rather than call Quebecair. That is my opinion. I do not think we are taking the proper action in insisting that Quebecair come before us until we hear what the CTC has to say on this and with all due respect I would oppose the motion. I do not think it is the proper action at this time.

The Chairman: I will ask the Clerk to read the motion, please. Order.

The Clerk: Moved by Mr. Pringle that the Standing Committee on Transport and Communications invite officials of Quebecair to appear before the Committee as soon as possible after returning to Ottawa and that the appropriate time be at the discretion of the Chairman of our Committee.

The Chairman: Those in favor of the motion? Order, please.

Mr. Corbin: I have an amendment.

M. Godin: Pourrais-je demander au témoin si cela répond à ses désirs? Peut-être la région de Baie-Comeau préférerait-elle réellement être abandonnée par Québecair et faire affaires avec Baie-Comeau Air Service. En fin de compte, avant que nous nous prononcions, peut-être les intéressés pourraient-ils se prononcer.

M. Dumont: Je pense que la décision, l'orientation que prendra le Comité devra être la meilleure.

[Interprétation]

M. Crossman: Est-ce que la première motion de M. Pringle a été adoptée?

M. Pringle: Non, non, elle n'avait pas été adoptée officiellement.

M. Thomas (Moncton): On était d'accord pour que M. Pringle présente sa motion, mais...

M. Pringle: J'ai présenté une motion, mais il n'y avait pas vote.

Le président: Messieurs nous acceptons la motion par écrit.

M. Allmand: Monsieur le président, puisque cette question est présentement devant la Commission canadienne des transports, il vaudrait mieux que nous prenions contact et avec les fonctionnaires de la Commission et les fonctionnaires du Comité des transports aériens en premier lieu au lieu de convoquer les dirigeants de Québecair. C'est mon idée, il me semble que nous n'agissons pas de façon appropriée en demandant tout d'abord aux dirigeants de Québecair de venir, avant d'entendre ce que la Commission canadienne des transports peut nous dire à ce sujet. Je demanderais que cette motion soit retirée. Ce n'est pas la meilleure façon de s'y prendre à l'heure actuelle.

Le président: Je vais demander au secrétaire de nous donner lecture de la motion. A l'ordre.

Le secrétaire: Il est proposé par M. Pringle que le comité permanent des Transports et Communications invite les fonctionnaires de Québecair de comparaître devant le Comité aussi rapidement que possible après notre retour à Ottawa et que le moment approprié soit décidé à la discrétion du Comité, du président du Comité.

Le président: Qui est en faveur de la motion? A l'ordre.

M. Corbin: J'ai un amendement.

Est-ce que je pourrais demander au témoin...)

Could I ask the witness whether this meets his wishes? Perhaps Baie Comeau region would really prefer to see Québecair hand over the operations to Baie Comeau Air Services. After all, before we take a decision, perhaps the interested parties could state their case.

Mr. Dumont: I think that the decision or the direction of your Committee might be the best.

[Text]

Le président : Monsieur Nesbitt.

Mr. Nesbitt : Mr. Chairman, I would like to move a motion to which I alluded a few moments ago. I am quite in agreement with Mr. Pringle's motion, but I would like to add to it that the Chairman and/or other appropriate officials of the Air Transport Committee also be invited.

The Chairman : Do you have any objection if we add this to your motion, Mr. Pringle?

Mr. Pringle : If the Committee does not have any objection, Mr. Chairman, I would like to clarify my position in this. We have read several briefs today and we have heard several briefs all alluding to the poor service of Quebecair as stated by the people from this area. At the same time we have heard that there is some type of discussion going on within the Air Transport Committee. I feel we would be prejudicing our position or possibly that of the Chairman of the Air Transport Committee if we asked him to appear. My reason for the motion was to give Quebecair the opportunity to stand up and explain to this Committee their position and possibly to equalize the discussion and the arguments for or against this poor service of Quebecair.

Mr. McGrath : On a point of order, Mr. Chairman, surely the reason for calling the Air Transport Committee officials is to find out what they are doing about these complaints if they are legitimate.

Mr. Pringle : I have no objection to including it in the motion if it is the wish of the Committee that it be so done.

The Chairman : Is that agreeable to you, Mr. Nesbitt? I will put the motion to a vote. Motion agreed to as amended.

Le président : Y a-t-il d'autres questions pour M. Dumont?

M. Blouin : Monsieur le président, tout à l'heure, j'ai mentionné les bateaux rails-passagers, et je me rappelle le bill C-207 sur les subventions au transports, où on dit que les octrois du gouvernement fédéral n'iront pas seulement aux chemins de fer, mais aussi aux compagnies de camionnage là où il n'existe pas de chemin de fer. Je voudrais recommander au Comité que l'on demande que cette loi s'applique sur la Côte-Nord. Étant donné qu'il n'y a pas de chemin de fer, je ne vois pas pourquoi elle ne s'appliquerait pas.

[Interpretation]

The Chairman : Mr. Nesbitt.

M. Nesbitt : Monsieur le président, j'aimerais tout simplement parler de la motion que j'ai proposée tout à l'heure, qui complète celle de M. Pringle et à laquelle j'ajoute que les fonctionnaires devraient inclure le président et d'autres fonctionnaires qu'on juge nécessaire.

Le président : Avez-vous des objections à cette adjonction à votre motion, monsieur Pringle?

M. Pringle : Si le Comité n'a pas d'objection à le faire, qu'on me permette de donner des éclaircissements. Nous avons entendu plusieurs mémoires, tous faisant allusion au mauvais service rendu par Québecair. Nous avons entendu parler aussi d'une négociation en cours. Il me semble que nous perdriions notre objectivité si nous priions le président de la Commission canadienne des transports de comparaître. Mon idée c'était de demander aux dirigeants de Québecair de comparaître et d'exposer leurs positions et peut-être de rétablir les faits, afin d'obtenir des arguments contraires à ceux portant sur la mauvaise qualité du service de Québecair.

M. McGrath : La raison de faire comparaître les fonctionnaires de la Commission canadienne des transports, c'est d'obtenir des renseignements sur ce qu'ils font à propos du service insuffisant de Québecair.

M. Pringle : Je n'ai aucune objection à inclure cette demande dans la motion, si tel est le désir du comité.

Le président : D'accord. Monsieur Nesbitt, je mets la motion aux voix. La motion est adoptée telle que modifiée.

The Chairman : Are there any other questions for Mr. Dumont?

Mr. Blouin : Mr. Chairman, just a while ago I mentioned the train and passenger ferry and I remember that the Bill 207 on subsidies to transport where it is stated that the grants of the federal government will not only apply to the railways but also to trucking firms where there is no railway service. I would like to recommend to the Committee that this legislation be applied to the North Coast. As there is no railway service, I do not see why this would not apply to it.

[Texte]

Le président: Est-ce que toute la Côte Nord est région désignée?

M. Blouin: La Côte-Nord est une région désignée, et on vient de l'annoncer encore récemment, toute la Côte Nord est une région désignée. Alors je pense que cette loi sur l'assistance au transport devrait s'appliquer à la Côte-Nord aussi bien qu'à la rive sud et aux provinces Maritimes.

Le président: Monsieur Allmand.

Mr. Allmand: Mr. Chairman, Mr. Blouin has introduced a recommendation which does not appear in the Chamber of Commerce's brief. I wonder whether the Chambre de Commerce wish to make that kind of recommendation and if they understand the recommendation that is being made by Mr. Blouin because it is a very serious and a wide-ranging recommendation. It may be a very good one, but the point is that our witnesses, the Chamber of Commerce, did not include it in their brief and I wonder whether they wish to have this recommendation considered part of their brief or are we to consider it merely as a suggestion of Mr. Blouin?

Mr. Blouin: In the form of a motion?

Some hon. Member: I suppose so.

Mr. Blouin: In the form of a motion?

Le président: Cela peut n'être qu'une recommandation. Il n'est pas nécessaire qu'elle soit inscrite dans le mémoire de la Chambre de commerce.

Mr. Blouin: It is simply because it was not included. As Mr. Dumont said previously, it may be that some of the things, some of the items were forgotten because this was prepared in a hurry. My suggestion was more or less an addition to their brief.

The Chairman: Order, please.

Mr. Blouin: My recommendation would be—I would be prepared to make it in a form of a motion if it is the wish of the Committee—that if it could be included in the brief of the Chamber of Commerce of the Northern Region, I think it would be quite all right. My only concern is that the recommendation be made by the Committee.

Le président: Je ne crois pas qu'on puisse en faire une proposition car on y recommande une somme d'argent. Vous pouvez en faire une prière mais pas une proposition.

M. Blouin: Je fais une prière tous les jours...

[Interprétation]

The Chairman: Is all the North Shore a designated region?

Mr. Blouin: Yes, the North Shore is a designated region and this has been stated just recently, the entire North Shore is a designated area. Therefore, I think that this legislation on subsidies to transport should apply to the North Shore as well as to the South shore and the Maritime Provinces.

The Chairman: Mr. Allmand.

M. Allmand: Monsieur le président, M. Blouin présente une recommandation qui n'apparaît pas dans le mémoire de la Chambre de commerce. Je me demande simplement si la Chambre de commerce qui fait cette recommandation par l'entremise de M. Blouin, comprend qu'il s'agit là d'une recommandation très sérieuse, qui aurait de vastes répercussions. En fait, il n'en demeure pas moins que notre témoin représente la Chambre de commerce et ce point ne fait pas partie de son mémoire. Je me demande seulement si la Chambre de commerce veut elle-même formuler cette recommandation ou si c'est simplement une recommandation formulée par M. Blouin sous forme de motion.

M. Blouin: Sous forme de motion?

Une voix: Je le suppose.

M. Blouin: Une motion?

The Chairman: This can only be proposed as being a recommendation. It does not have to be included in the brief of the Chamber of Commerce.

M. Blouin: C'est tout simplement qu'elle n'était pas incluse. Comme M. Dumont l'a dit tout à l'heure, «Il y a peut-être certains points que nous oublions, car ce mémoire a été rédigé rapidement. Ma suggestion était plus ou moins un complément de mémoire.

Le président: A l'ordre, s'il vous plaît.

M. Blouin: Ce que je recommandais, je serais prêt à le formuler sous forme de motion si le Comité y tient, mais si ceci peut être inclus dans le mémoire de la Chambre de commerce régionale, ce serait beaucoup mieux aussi longtemps que la recommandation est présentée par le Comité.

Mr. Chairman: I do not think this can be done on a motion because there are funds involved. It can be presented in the form of a request (prière), but not as a motion.

Mr. Blouin: I make a prayer everyday...

[Text]

M. Portelance: Monsieur le président, M. Allmand dit qu'on n'en parle pas dans le mémoire. Or à la page 4 on parle de subventions au transport des produits finis. C'est exactement dans le même genre d'idées que...

Une voix: Il ne parle pas du bill C-207.

M. Portelance: Il ne parle pas du bill C-207, mais il est fort probable qu'au moment où on adoptait le bill C-207, ce mémoire était déjà prêt. Ces gens n'étaient pas au courant que les camionneurs auraient le même genre d'assistance que les trains dans les Maritimes. Précédemment, il n'y avait pas de train pour bénéficier des octrois aux transports, mais maintenant que les camions l'ont au Sud, M. Blouin ne voit pas pourquoi la Côte-Nord n'aurait pas le même avantage, peut-être jusqu'aux limites de la ville de Québec.

Mr. McGrath: It now covers trucks. There is no reason why it cannot be on the North Shore.

Mr. Blouin: It covers trucking. There are three big trucking companies and ...

Mr. McGrath: Certainly ...

Mr. Blouin: ...there is no reason why they ...

Mr. McGrath: ...they should be entitled to it.

The Chairman: Order, please.

Il n'y a pas d'autres questions pour M. Dumont? Monsieur Dumont, je vous remercie de votre mémoire. Nous avons une compagnie très importante qui devait produire un mémoire aujourd'hui, mais elle a été avertie trop tard. Elle présentera un mémoire d'ici quelque temps au Comité des transports par chemin de fer. Cette compagnie a un représentant ici aujourd'hui, qui voudrait vous dire quelques mots. Je demanderais à M. Bernard Baril, «Divisional Manager» de la *Quebec North Shore Paper Company* de venir ici en avant.

M. Bernard Baril (directeur régional, Quebec North Shore Paper Company): Merci, monsieur le président.

Monsieur le président, messieurs les membres du Comité, je voudrais simplement vous dire que par la nature de nos opérations ici à Baie-Comeau (une manufacture de papier-journal), nous avons beaucoup d'intérêt dans le domaine du transport, transport maritime surtout, puisque, actuellement, nous devons expédier toute notre production par voie maritime. Nous avons commencé à préparer

[Interpretation]

Mr. Portelance: Mr. Chairman, Mr. Allmand said that it is not mentioned in the brief. Yet, on page 4, they mention Subsidies for Transportation of Finished products. This is exactly in the same order of ideas that...

A Member: He does not mention Bill 207.

Mr. Portelance: He does not mention bill C-207 but it is probable that when Bill 207 was adopted this brief was ready. These people were not aware that the trucking companies would get the same kind of assistance that railways get in the Maritimes. Previously there were no railways to take advantage from grants to transport, but now that the trucking companies get subsidized on the South Shore, Mr. Blouin does not see why the same should not apply to the North Shore, perhaps even to the limits of Quebec City.

Mr. McGrath: Ceci couvre maintenant le camionnage. Il n'y a aucune raison pour que cela ne se fasse pas sur la Côte Nord.

M. Blouin: Ceci porte sur le camionnage. Il y a trois grandes compagnies de camionnage.

M. McGrath: Certainement...

M. Blouin: Il n'y a aucune raison pour qu'ils...

M. McGrath: Ils doivent pouvoir le faire.

Le président: A l'ordre!

Any other question for Mr. Dumont? Mr. Dumont, I thank you very much for your brief.

We had a very important company which was to present a brief today, but it has been advised too late. This company which will present a brief shortly to the Railway Transport Committee has a representative here today who would like to say a few words. I would ask Mr. Bernard Baril, Divisional Manager of *Quebec North Shore Paper Company* to come forth, please.

Mr. Bernard Baril (Divisional Manager Quebec North Shore Paper Company): Thank you Mr. Chairman.

Mr. Chairman, and Members of the Committee, I simply wish to say that because of the nature of our operations here in Baie-Comeau, which is a paper mill, we are greatly interested in this field of transport, Maritime Transport especially as we must ship all our production by sea. We have started preparing a brief for presentation to the Committee and we would like to have the permission, Mr.

[Texte]

un mémoire pour le Comité, et nous aimerions avoir la permission, monsieur le président, de vous le soumettre d'ici quelques semaines. Nous aimerions aussi que vous considériez nos recommandations à ce sujet.

Le président: Seriez-vous prêt à venir le présenter vous-même ou bien si vous voulez seulement envoyer votre mémoire.

M. Baril: Nous sommes prêts, monsieur le président, si c'est votre désir, à vous le présenter en personne, à Ottawa.

Le président: Très bien, nous vous remercions avec joie.

M. Baril: Merci, monsieur le président.

The Chairman: Before we leave, there is another brief that was sent to us from Le Conseil Régional de Développement de l'Est du Québec who are not here today. I would like somebody to move that this brief be appended to our report.

M. Duquet: Je le propose.

Le président: Proposé par M. Duquet, appuyé par M. Corbin.

Monsieur Blouin.

M. Blouin: Avant de terminer, j'ai ici une demande de la part du maire de la municipalité de Baie-Trinité qui pourrait vous lire sa demande. Il s'agit d'un quai, ce qui est du domaine des transports pour le port de mer de Baie-Trinité. Avec votre permission, monsieur le président, je demanderais à M. Thibault de ...

Le président: Le Comité est-il de cet avis?

Mr. Blouin: Again I would ask—you probably have a lot of these presentations—if the Committee could act as an interpreter or an agent to translate this.

Merci beaucoup. Si vous voulez donner la permission à M. Thibault ...

Le président: Très bien, très bien.

Monsieur Thibault, voulez-vous passer en avant. Je demanderais à M. Thibault de lire la lettre qu'il a à nous présenter.

M. Jean-Marie Thibault (maire de Baie-Trinité): Monsieur le président, messieurs les membres du Comité permanent des transports et communications. Messieurs,

[Interprétation]

Chairman, to submit it in the next few weeks. We would also like you to consider our recommendations in this respect.

The Chairman: Would you be prepared to present it yourself or are you simply going to mail your brief?

Mr. Baril: We are ready to go and present it in person in Ottawa if you so desire.

The Chairman: Very well, we will be pleased to receive you.

Mr. Baril: Thank you, Mr. Chairman.

Le président: Avant de nous séparer, nous avons un autre mémoire qui nous est parvenu. Les intéressés ne sont pas présents, il s'agit du Conseil régional du développement de l'Est du Québec. Je voudrais que quelqu'un propose que le mémoire figure en annexe de notre mémoire.

Mr. Duquet: I so propose.

Mr. Chairman: Motion proposed by Mr. Duquet and seconded by Mr. Corbin.

Mr. Blouin.

Mr. Blouin: Mr. Chairman, I have before me a request from the Mayor of the Municipality of Baie-Trinité, who is present here and who would like to read his brief. It is an application for a wharf which concerns the Department of Transport. A wharf for the seaport of Baie-Trinité. With your permission. Mr. Chairman, I would ask Mr. Thibault to ...

The Chairman: Is the Committee agreeable to hearing this?

Mr. Blouin: Je vous répète que j'aimerais —vous recevez certainement nombre de recommandations de ce genre—que le Comité se serve d'intermédiaire pour transmettre cette requête à un autre ministère.

Thank you very much. Would you permit Mr. Thibault to ...

The Chairman: Very well, very well. I would ask Mr. Thibault to read the letter which he would like to present.

Mr. Jean Marie Thibault (Mayor of Baie-Trinité): Gentlemen. After having met with a refusal from the Hon. Arthur Laing, Minister of Public Works with regard to the purchase of the wharf belonging to Domtar Newsprint

[Text]

Après avoir essayé un refus de la part de l'honorable Arthur Laing, ministre des Travaux publics, en ce qui concerne l'achat du quai, appartenant à la Compagnie Domtar Newsprint, à Baie-Trinité, ainsi qu'à sa réparation et à son entretien, je me permets donc de revenir à la charge, par votre entremise.

Considérant que le quai qui sert de port de mer pour les navires de faible tonnage a une importance capitale pour l'économie de notre village.

Malgré les lourds dommages que ce quai a subis ces dernières années, il n'en demeure pas moins que les compagnies telles que A. Couturier de Marsouis, comté Gaspé-Nord, J. Richardson de Cap-Chat, Benoît Joncas de Hauterive ont quand même pu expédier plusieurs milliers de cordes de bois de puple ces dernières années et plusieurs mille pieds de bois de construction.

Je tiens à vous affirmer que ce quai sert de havre à un bon nombre de chalutiers de pêche chaque année. Actuellement, une vingtaine de pêcheurs de notre localité, vivent de leurs prises et utilisent ce quai comme port d'attache.

Considérant que l'exploitation du bois, et la pêche demeurent les industries premières pour la survie de notre village, et que pour un transport plus économique, ce bois doit être expédié par voie maritime vers les grands centres.

Je demanderais donc à messieurs les membres du Comité, ainsi qu'à monsieur Gustave Blouin, notre député, lequel s'est déjà dévoué à cette cause, de bien vouloir m'accorder leur appui, en faisant les pressions nécessaires auprès du ministère concerné, car je suis convaincu que ceci aura des répercussions vitales sur l'économie de notre Village.

Je vous remercie de votre bonne attention et je demeure,

Sincèrement Vôtre

Jean-Marie Thibault maire
de la Municipalité du
Village de Baie-Trinité

Mr. McGrath: I suggest that the presentation made to us by this witness be transmitted by the Committee to the Minister of Public Works, who should really take another look at this matter.

The Chairman: That is exactly what I was going to do.

Mr. Blouin: I might point out, Mr. Chairman, that there already is correspondence. Two Ministers are involved, those of Transport and Public Works, because it is a question of buying the wharf from the company

[Interpretation]

at Baie-Trinité, and its repair and upkeep, I take this opportunity to renew my application through your Committee.

Considering that the wharf which is used as a seaport for small vessels, is of great importance for the economy of our village.

In spite of the great damage this wharf suffered in the last few years, the fact still remains that companies such as A. Couturier de Marsouis, riding of Gaspé Nord; J. Richardson from Cap-Chat, as well as Benoit Joncas of Hauterive have nevertheless been able to ship many thousands of tons of pulpwood in the last few years, as well as many thousands of feet of lumber.

I wish to state that this wharf is used as a harbour by many fishing vessels every year. At the present time about 20 fishermen of our village live from their catch and use this wharf as their home port.

Considering that lumber and fishing operations are essential to the survival of our village and for more economical transport this lumber should be sent by sea to the great centres, I would therefore ask the hon. members of the Committee, as well as Mr. Gustave Blouin, our Member, who has devoted much time to this cause, to kindly give the support by making the necessary representations to the proper department, as I am convinced that this will have vital consequences on the economy of our village.

I thank you for your kind attention, and I remain, sincerely yours,

The Municipality of the Village of Baie-Trinité.

M. McGrath: Monsieur le président, je propose que le mémoire présenté par le témoin soit transmis par notre intermédiaire au ministère des Transports, ou des Travaux publics qui devrait réexaminer la question.

Le président: C'est exactement ce que je voulais faire.

M. Blouin: Il y a déjà eu un échange de correspondance. Deux ministres sont intéressés, celui des Transports et celui des Travaux publics. Il s'agit de racheter le quai de la compagnie qui a cessé d'exploiter son com-

[Texte]

that has now abandoned their operations. It involves the two departments.

Mr. McGrath: We presume the Minister of Transport will see it anyway, but we want to make sure that the Minister of Public Works also sees it so that these people get justice.

M. Trudel: Une simple question, monsieur le président. Au cours des échanges, a-t-il été question de montants d'argent? Êtes-vous allés jusque-là ou si vous ne vous en êtes tenus qu'à des échanges de correspondance à ce jour?

M. Thibault: En ce qui a trait à l'achat du quai par le ministère?

M. Trudel: Soit l'achat ou la réparation du quai.

M. Thibault: D'après les rapports des ingénieurs du ministère des Travaux publics, le coût approximatif des réparations serait de \$75,000 à \$100,000.

M. Trudel: Des réparations?

M. Thibault: Des réparations. Quant à l'achat du quai, la compagnie Domtar l'a déjà offert au conseil municipal pour le prix de \$1.

M. Trudel: Cela répond à ma question. Merci.

Le président: Monsieur Godin.

M. Godin: Monsieur le président, la réponse donnée à M. Trudel répond à la mienne.

Le président: Il n'y a pas d'autres questions, messieurs?

M. Crossman: Monsieur le président, ce quai sert-il aux pêcheurs aussi?

M. Thibault: Oui, il sert aux pêcheurs.

M. Crossman: Mais cela ne devrait-il pas être porté à l'attention du ministre des Pêcheries aussi?

M. Thibault: Peut-être.

Le président: Pas d'autres questions messieurs? Monsieur Blouin.

M. Blouin: Monsieur le président, je voudrais corriger une petite erreur que j'ai commise au début lorsque j'ai fait des remerciements. Je voudrais souligner que le dîner qui nous a été offert était dû à la gracieuseté de la compagnie *Quebec North Shore Paper*, *Canadian British Aluminum* et *Cargill Grain* de Baie-Comeau en collaboration avec les autorités municipales.

[Interprétation]

merce de bois. Ceci touche les deux ministères intéressés.

M. McGrath: Supposons que le ministre des Transports y verra. De toute façon, nous voulons nous assurer que le ministre des Travaux publics s'en occupe lui aussi.

Mr. Trudel: I have one question, Mr. Chairman. During the negotiations has there been any mention of money, or was it just an exchange of correspondence so far?

Mr. Thibault: With regard to purchase of the wharf by the Department?

Mr. Trudel: Either purchase or repair of the wharf.

Mr. Thibault: According to the reports of the engineers of the Department of Public Works the cost of repairs would amount to between \$75,000 and \$100,000.

Mr. Trudel: For repairs?

Mr. Thibault: For repairs. As to the purchase of the wharf, the Domtar Company has already offered it to the Municipal Council for \$1.

Mr. Trudel: This answers my question, Mr. Chairman. Thank you.

The Chairman: Mr. Godin.

Mr. Godin: Mr. Chairman, the answer given to Mr. Trudel answers my question.

The Chairman: Are there any other questions, gentlemen?

Mr. Crossman: Mr. Chairman, is this wharf used also for fishermen?

Mr. Thibault: Yes, it is used by fishermen.

Mr. Crossman: Should it not be brought to the attention of the Minister of Fisheries as well?

Mr. Thibault: Yes, perhaps.

The Chairman: Are there any other questions, gentlemen? Mr. Blouin.

Mr. Blouin: Mr. Chairman, I would like to correct a small error which I made at noon when I expressed my thanks. I would like to mention that the dinner offered to us was courtesy of the Quebec North Shore Paper Co., Canadian British Aluminum and Cargill Grain of Baie-Comeau, in co-operation with the municipal authorities.

[Text]

Le président: Donc, monsieur Thibault, nous vous remercions et soyez assuré que votre lettre sera transmise au ministère intéressé à Ottawa.

M. Thibault: Merci, monsieur le président.

Le président: Eh bien, ceci termine notre journée ici, à Baie-Comeau. Je tiens à remercier tous les membres du Comité, ainsi que tous ceux qui ont présenté des mémoires ici aujourd'hui. Merci.

[Interpretation]

The Chairman: Thank you, Mr. Thibault. You may be sure that your letter will be transmitted to the Department of Public Works in Ottawa.

Mr. Thibault: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: This concludes our day's activities here in Baie-Comeau. I would like to thank the members of the Committee and all those who have presented briefs today. Thank you.

APPENDIX A-17

Baie-Comeau, Sept. 10, 1969

BRIEF

SUBMISSION
TO THE
HOUSE OF COMMONS STANDING
COMMITTEE ON
TRANSPORTATION AND
COMMUNICATIONS

BY

LE CONSEIL RÉGIONAL DE
DÉVELOPPEMENT
DE L'EST DU QUÉBEC

APRIL 1968

BRIEF SUBMITTED BY LE CONSEIL
RÉGIONAL DE DÉVELOPPEMENT DE
L'EST DU QUÉBEC TO THE HOUSE OF
COMMONS STANDING COMMITTEE ON
TRANSPORTATION AND
COMMUNICATIONS

Le Conseil Régional de Développement de l'Est du Québec, hereafter designated as CRD, is an advisory body in which the population takes an active participation, and it is representative of the various segments and organized bodies of the population of Eastern Quebec.

Its territory includes the provincial electoral districts of Kamouraska, Rivière-du-Loup, Témiscouata, Rimouski, Matane, Matapédia, Gaspé-Nord, Gaspé-Sud, Bonaventure and Les Îles-de-la-Madeleine (Magdalen Islands).

As a representative advisory body, CRD is a very close partner with the governments concerning the development of the area, thus being empowered to speak in the name of the region on subjects relative thereof.

APPENDICE A-17

Baie Comeau, 10 sept. 1969

MÉMOIRE

AU: Comité Permanent des Transports et Communications du Gouvernement fédéral;

PAR: Le Conseil Régional de Développement de l'Est du Québec.

Avril 1968.

Mémoire présenté par le Conseil Régional de Développement de l'Est du Québec au Comité Permanent des Transports et des Communications du Gouvernement fédéral.

Le Conseil Régional de Développement de l'Est du Québec, ci-après désigné sous le sigle CRD, organisme de participation consultative, est représentatif de la population de l'Est du Québec.

Son territoire inclut les circonscriptions électorales provinciales de Kamouraska — Rivière-du-Loup — Témiscouata — Rimouski — Matane — Matapédia — Gaspé-Nord — Gaspé-Sud — Bonaventure et les Îles-de-la-Madeleine.

En tant qu'organisme de consultation, il est l'interlocuteur privilégié des gouvernements en matière de développement de la région, ce qui l'habilite à parler au nom de la population régionale sur les sujets s'y rapportant.

[Texte]

It is in this spirit that the present brief is submitted on behalf of l'Est du Québec, at this time involved in a planned program to achieve a better standard of living for the population.

In this brief we will strive to comment on a specific transportation policy for the area, although this policy could be of equal value for the entire Atlantic Region.

Transportation will be considered as one of the possible means favouring regional development. Consequently, we must think of a transportation policy designed to further rational development.

CRD recognizes the fact that it is important in Canada to implement an equitable and efficient transportation system to meet the needs of the nation and promote the development of all resources. But it further advocates that problems of regional and industrial nature require certain specific measures and legislation for selected areas.

This is why the present brief contains main recommendations relative to the Maritime Freight Rates Act and its application, and other measures thought to be contributing factors in rendering all modes of transport valuable instruments in a regional economic aspect.

We will of course consider, at one moment or another, each of the three most important elements in the transportation industry, viz: the government, the shipper and the carrier.

It is not in order to by-pass our responsibility in the matter, neither is it because we intend to use indirect ways in studying the problems which are particular to the region, that we begin this brief by making known our viewpoint on the Maritime Freight Rates Act. On the contrary, this is on account of two definite reasons which did not escape the study made by CRD;

—the first reason, would say the wise ones, is of a strategic nature.

CRD is well aware of the fact that its brief will be submerged among the multitude of other briefs to be received by the Standing Committee on Transportation and Communi-

[Interprétation]

C'est dans cet esprit qu'il présente le présent rapport, document qu'il a conçu en fonction de sa région, celle de l'Est du Québec, qui est engagée dans un processus de développement planifié en vue du mieux-être de la population.

Le rapport du CRD insistera sur une politique du transport spécifiée surtout au contexte précité d'un développement régional planifié, ce qui ne l'empêche toutefois pas de l'étendre au contexte plus large du territoire de l'Atlantique.

Le transport sera donc considéré, dans le présent rapport, comme un des moyens susceptible de favoriser le développement de la région. Il s'agit donc de penser une politique du transport dans une perspective de développement rationnel.

Le Conseil Régional de Développement de l'Est du Québec reconnaît qu'il est d'abord important d'établir au Canada un système de transport équilibré et efficace qui puisse répondre à tous les besoins de la nation et favoriser la mise en valeur des ressources. Mais, il reconnaît également que des problèmes d'ordre régional et industriel nécessitent une spécification de certaines mesures ou législations en fonction de territoires plus restreints.

C'est pourquoi le présent rapport du Conseil Régional de Développement contient des recommandations principales ayant trait à la Loi sur les taux de transport de marchandises dans les provinces maritimes et à son application, mais aussi différentes mesures visant à faire des transports un instrument au service de l'économie régionale.

A un moment ou l'autre du présent mémoire seront évidemment considérés chacun des trois éléments principaux qui interviennent dans cette industrie: l'État, l'expéditeur et le transporteur.

Ce n'est pas par refus d'assumer ses responsabilités ou encore dans le but d'aborder par un éventuel biais les problèmes qui confrontent spécifiquement la région de l'Est du Québec que le CRD débute son rapport en faisant connaître sa position face à la Loi sur les taux de transport de marchandises dans les provinces maritimes.

C'est au contraire pour deux raisons précises qui n'ont pas échappé à l'analyse faite par le CRD:

—la première, pourraient dire les plus malicieux, est de nature stratégique.

Le CRD est conscient que son rapport sera noyé parmi la multitude de rapports que recevra le Comité des Transports et Communications des Communes lors de ses auditions

[Text]

cations at hearings to be held mostly in the Maritimes (one only in the Province of Quebec), all to be heard in territory covered by the Maritime Freight Rates Act; hence the Act will be the main subject discussed by the bodies concerned.

—the second reason is our concern for maximum efficiency; CRD must make known its point of view on this Act implemented to meet conditions existing in 1927, amended slightly since, making the railway the mode of transport of the era. By acting otherwise it would be impossible for CRD to come out with any competent advice and suggestions to be helpful to any extent in elaborating a renovated transportation policy. We are quite aware of the influence of this legislation whenever any attempts are made to rationalize the transportation industry.

I.—THE MARITIME FREIGHT RATES ACT:

CRD advocates that the Maritime Freight Rates Act:

- be maintained;
- be extended to all means of transport;
- grant identical rebates for shipments moving within the select territory and those moving to points beyond the confines of the said select territory;
- apply, if feasible, to processed and finished products destined to the United States;
- grant more important rebates

a) *That the Maritime Freight Rates Act be maintained in the select territory*

If, on the one hand, it is important that a reduction in rates be given to ensure to the production of the Atlantic Region and our own a better accessibility to the various markets and to ascertain the survival of existing industries, on the other hand this law will have to be updated in such ways, that it will be beneficial to the whole of the select territory, more particularly to meet the peculiar needs of l'Est du Québec, region which is of prime interest to us.

[Interpretation]

tenuës presque exclusivement dans les Maritimes (une seule au Québec) et toutes dans le territoire couvert par la Loi sur les taux de transport de marchandises dans les provinces maritimes, et que, par conséquent, cette législation sera un «lieu commun», constituant peut-être le principal sujet sur lequel tous les organismes dissenteront;

—la deuxième est imbuë d'un souci d'efficacité: sans préciser notre position sur cette législation conçue en fonction de la situation qui prévalait en 1927, faisant alors du chemin de fer le véritable moyen de transport du temps, législation qui a subi très peu de modifications depuis, il serait impossible au CRD de fournir un avis sérieux sur les autres sujets. En effet, nous sommes conscients de l'influence de cette Loi sur toute tentative de rationalisation du transport.

I. RELATIVEMENT À LA LOI SUR LES TAUX DE TRANSPORT DE MARCHANDISES DANS LES PROVINCES MARITIMES

Le CRD estime premièrement que la Loi sur les taux de transport de marchandises dans les provinces maritimes doit:

- continuer de s'appliquer;
- être étendue à tous les modes de transport;
- accorder les mêmes abattements pour les expéditions internes au territoire désigné que pour les expéditions à l'extérieur du territoire;
- s'appliquer, si une étude en confirme la possibilité, aux exportations de produits finis et ouvrés vers les États-Unis;
- permettre des abattements de taux plus élevés.

a) *Que la Loi sur les taux de transport de marchandises dans les provinces maritimes doit continuer de s'appliquer dans la région désignée.*

S'il est important qu'une réduction des taux du transport rende la production de l'Atlantique et la production régionale plus accessible au marché et favorise ainsi la survie d'industries opérantes, il n'en demeure pas moins vrai que cette mesure a lieu d'être améliorée globalement et également en fonction des besoins particuliers de la région de l'Est du Québec qui nous intéresse particulièrement.

[Texte]

b) *That the Maritime Freight Rates Act be extended to all modes of transport*

We consider that the present restriction of the Maritime Freight Rates Act to railways only is in fact deterrent to the other modes of transport, and by the same token hampers competition. Consequently, this Act is a hindrance to the development of other modes of transport.

The situation which prevailed in 1927, year of the passing of the Act, no longer exists. The railway, then the only mean of transport, must today face a sound competition that cannot be suppressed.

This legislation applying to railways only is furthermore detrimental to the creation of an efficient transportation system, well structured and adapted to all needs. In certain parts of our area, railways are inexistant; this is so with a certain portion of the County of Matane, the whole of Gaspé-Nord County and Îles-de-la-Madeleine County.

A better competition could only be beneficial to the patrons of the various modes of transport or, better still, to shippers from the depressed or marginal areas.

Moreover, by its geographical location, l'Est du Québec lends itself very well to a competition which would be beneficial to the economy of the region. If we admit in the first place that there is absence of competition between rail and trucks (north shore of the Gaspé Peninsula), on the other hand the whole of the territory, our prime concern, is at the same time continental and maritime. Therefore, one can find in our territory all instruments of transportation: railroads, trucks, ferries, air and water services.

c) *That the rebates for shipments within the select territory be identical to the rebates applying for movements consigned to points located outside the select territory*

It is the belief of CRD that the present differential in rebates for goods moving within the select territory and those meant for points located outside the said select territory is a handicap to industries of the area and to their growth (1).

The industry is at a disadvantage with such a differential and this disadvantage is ampli-

[Interprétation]

b) *Que la Loi sur les taux de transport de marchandises dans les provinces maritimes doit être étendue à tous les modes de transport.*

Nous estimons que la limitation de la Loi sur les taux de transport de marchandises dans les provinces maritimes au chemin de fer constitue une mesure discriminatoire à l'endroit des autres modes de transport et une entrave à la concurrence. En effet, cette mesure empêche l'épanouissement des autres moyens de transport.

La situation qui prévalait en 1927, au moment d'arrêter cette législation, ne vaut plus de nos jours. Le chemin de fer, alors seul véritable moyen de transport, rencontre aujourd'hui une saine concurrence qu'il n'y a pas lieu d'étouffer.

La désignation par cette législation d'un mode de transport privilégié, c'est-à-dire le chemin de fer, est d'autant plus néfaste à l'établissement d'un système de transport efficient, bien équilibré et bien adapté à tous les besoins que, dans certaines parties de notre région, le chemin de fer est inopérant: c'est le cas d'une partie du comté de Matane, de tout le comté de Gaspé-Nord, d'une partie de Gaspé-Sud et des Îles-de-la-Madeleine.

Une meilleure concurrence ne pourra être que bénéfique aux usagers des différents modes de transport ou mieux aux expéditeurs de régions défavorisées.

D'ailleurs la situation géographique de l'Est du Québec se prête admirablement bien à une concurrence qui soit profitable à l'économie de cette région. Si, d'une part, il y a absence de concurrence entre le chemin de fer et le camionnage (du côté nord de la péninsule gaspésienne), par contre, l'ensemble du territoire qui nous intéresse particulièrement est à la fois continental et maritime. Il confronte donc tous les modes de transport: chemin de fer, camionnage, bateau-passeur, transport maritime et aérien.

c) *Que les abattements pour les expéditions internes au territoire désigné soient les mêmes que les abattements sur les expéditions à l'extérieur du territoire désigné.*

Le CRD estime que le différentiel actuel de taux des abattements pour les marchandises dont la destination est interne à la région désignée par rapport à celles dont la destination est extérieure à la région désignée est discriminatoire aux industries de ce territoire et à leur croissance.¹ Ce différentiel est d'autant plus défavorable à une industrie qu'il

(1) The rebate in rate is 20% for shipments moving within the select territory and 30% for those shipped to points located outside the said select territory.

¹ L'abattement des taux est de 20% sur les expéditions à l'intérieur de la région Atlantique et 30% sur les expéditions à l'extérieur.

[Text]

fied by the fact that these people are manufacturing unfinished or semi-finished products and that distances to the markets are considerable. This differential gives additional alternatives to the shipper who must have recourse to transit points, to finish the product, from where the finished goods are shipped to points outside the select territory. For instance, let us take the product "X" from mill "Y" in the Mont-Joli area, with milling in transit before being finally shipped to Toronto. Let us say it will be a rail movement and that two industries can, with the same efficiency, transform the product, one being at New Richmond in Bonaventure County, the other being in the City of Quebec. It is quite evident to all that the shipper will deal with the Quebec City industry; not only will the product be closer to its final destination, but the shipper will enjoy a 30 per cent rebate in transportation cost whereas only 20 per cent in the case of New Richmond.

It does not appear necessary for CRD to insist further to prove this differential as being an irrational one and not attaining the goal set out in the Maritime Freight Rates Act of which the aim is to assist in developing depressed areas.

Therefore, there is no reason whatsoever to maintain any difference in rate rebates on shipments moving within the select territory and those meant for destinations beyond the confines of this select territory.

This measure is detrimental to the industrialization of l'Est du Québec and to the economical soundness of existing industries on account of the fact that 85 per cent of the shipments (rail) within the select territory are made up of goods or raw material (lumber) or products needed for production (oil, gasoline). In the first instance (lumber), the differential in cost is multiplied on the price of the finished product and in the second instance it adds to the production cost.

d) *That the Maritime Freight Rates Act apply also to processed and finished products destined to the United States, providing feasibility is confirmed*

After study, we find that more than 34 per cent of our regional shipments are consigned to the United States. These shipments consist chiefly of processed lumber. At this time,

[Interpretation]

s'agit de produits non transformés ou encore semi-ouvrés, que les distances sont considérables, que ce différentiel fournit des alternatives additionnelles à l'expéditeur, et qu'il ne s'agit pas d'une destination finale, mais seulement d'un point de transit d'où la marchandise sera exportée à l'extérieur, après avoir subi une transformation supplémentaire. A titre d'exemple, et pour illustrer notre pensée, analysons le cas théorique du produit X de l'usine Y, dans la zone de Mont-Joli, qui doit subir une transformation additionnelle avant d'être expédié à Toronto.

Établissons que le produit sera expédié par chemin de fer et que deux industries peuvent, avec la même efficacité, transformer le produit: une est localisée à New Richmond, dans Bonaventure, et l'autre, dans la ville de Québec. Il est évident, pour tous, que l'expéditeur aura recours à l'industrie de Québec pour compléter la transformation de son produit. En effet, non seulement approche-t-il son produit de sa destination finale, mais il obtient 30 % d'abattement sur le coût de transport alors qu'il n'en obtiendrait que 20 % dans le cas de New Richmond, tout en éloignant son produit de son destinataire.

Il ne semble pas nécessaire au CRD d'insister davantage pour montrer l'irrationalité de ce différentiel de taux qui joue à l'encontre de l'objectif déclaré de la Loi sur les taux de transport de marchandises dans les provinces maritimes qui est d'aider le développement des régions défavorisées.

Il n'y a donc aucunement lieu de conserver cet écart entre les réductions de taux pour les expéditions hors du territoire désigné par rapport aux expéditions à l'intérieur du territoire désigné.

Cette mesure est dommageable à l'industrialisation de l'Est du Québec et à la rentabilité des industries existantes par suite du fait que la majeure partie (85 p. 100) des expéditions (par chemin de fer) à l'intérieur du territoire désigné est formée de marchandises ou produits bruts (bois) ou de produits entrant dans les coûts d'opération (huile, gazoline). Dans le premier cas (bois), le différentiel de coût est multiplié sur le prix du produit fini et dans le second, il ajoute aux coûts de production.

d) *Que la Loi sur les taux de transport de marchandises dans les provinces maritimes s'applique, si l'analyse en confirme la possibilité, aux exportations de produits finis et ouvrés vers les États-Unis.*

Après étude, nous découvrons que plus de 34 p. 100 de nos expéditions régionales sont dirigées vers les États-Unis. Ces marchandises sont en majeure partie des produits finis du

[Texte]

rebates in freight rates authorized by the Maritime Freight Rates Act do not apply to movements for U.S.A. destinations.

We feel that these are measures prejudicial to industries of the region, which are relatively far from the markets. For this purpose, CRD requests that a serious analysis be made with regards to the possibility of extending the Maritime Freight Rates Act to movements of finished or processed products consigned to the United States.

e) *Finally, that the rebates granted under the Maritime Freight Rates Act be increased.*

Finally, CRD believes that in view of the underdeveloped state of the economy of l'Est du Québec (this is also the case for the entire Maritime Region), more important rebates should be awarded.

It is evident that the present rebates do not represent advantages of the same level for shippers of our region who are far away from the markets and for whom market competition is difficult to meet.

II.- SECONDLY, CRD IS OF THE OPINION THAT THE FEDERAL GOVERNMENT IN EXTENDING THE MARITIME FREIGHT RATES ACT TO ALL MODES OF TRANSPORT MUST ENCOURAGE AN EFFICIENT AND COORDINATED USE OF THE VARIOUS MODES OF TRANSPORT.

CRD believes that the Federal Government in extending the Maritime Freight Rates Act to all means of transport must seek to encourage the efficient and coordinated use of the different types of transports in order to provide to all patrons a better transportation system favouring competition.

If a regional transportation policy must be beneficial for regional development, it is however an absolute requisite that it be in the scope of a broader provincial and national transportation policy.

It is therefore of utmost importance that this policy promote an efficient coordination and, in some cases, the integration of various modes of transport with a view of accelerating to distribution centres the products of distant industries. It is equally important that

[Interprétation]

bois. Or, les abattements de tarifs de la Loi des taux de transport de marchandises dans les provinces maritimes ne s'appliquent pas actuellement à des expéditions vers les États-Unis.

Nous estimons qu'il s'agit de mesures qui défavorisent les entreprises de la région qui se trouvent relativement très éloignées des marchés. Pour cette raison, le CRD réclame qu'on analyse sérieusement les possibilités d'étendre l'application de cette Loi aux expéditions de produits *finis* et *ouvrés* vers les États-Unis.

e) *Enfin, que les abattements de taux, accordés en vertu de la Loi sur les taux de transport de marchandises dans les provinces maritimes, soient plus élevés.*

Le CRD estime enfin qu'il y a lieu d'accroître le taux des abattements sur le coût du transport des expéditions de marchandises régionales, étant donné la situation très détériorée de l'économie de l'Est du Québec comme l'est celle de l'ensemble du territoire atlantique par ailleurs.

Il est en effet évident que les abattements actuels ne constituent pas des avantages paritaires pour les expéditeurs de la région qui sont très éloignés des marchés et qui ont de la difficulté à rencontrer la concurrence.

II. DEUXIÈMEMENT, LE CRD ESTIME QUE LE GOUVERNEMENT FÉDÉRAL, EN ÉTENDANT LA LOI SUR LES TAUX DE TRANSPORT DE MARCHANDISES DANS LES PROVINCES MARITIMES À TOUS LES MODES DE TRANSPORT, DOIT ENCOURAGER LA COMPLÉMENTARITÉ ENTRE CES DIFFÉRENTS TRANSPORTS

Le CRD estime que le Gouvernement fédéral, en étendant la Loi sur les taux de transport de marchandises dans les provinces maritimes à tous les modes de transport, devrait chercher, par tous les moyens possibles, à encourager la complémentarité des différents modes de transport de façon à fournir un meilleur service aux usagers grâce à l'établissement d'un système de transport efficient et qui favorise la concurrence.

Si une politique régionale des transports doit être au service du développement du territoire pour lequel elle fut conçue, il est par contre nécessaire de situer cette politique dans le contexte plus vaste d'une politique provinciale ou nationale des transports.

Il est donc d'une extrême importance que cette politique favorise une plus grande complémentarité et, à l'occasion, l'intégration de différents modes de transport de façon à rapprocher encore davantage des centres moteurs les industries des régions périphé-

[Text]

the policy to be implemented give particular consideration to the human aspect implicated in the operation of the different modes of transport.

III.- THIRDLY, CRD IS OF THE OPINION THAT EXTENDING THE MARITIME FREIGHT RATES ACT TO ALL MODES OF TRANSPORT IN THE SELECT TERRITORY AND THE SEEKING OF AN EFFICIENT COORDINATION WILL REQUIRE ALSO A TARIFF POLICY.

CRD considers that the extension of the Maritime Freight Rates Act to all carriers and the necessity of efficient coordination among all carriers will help the implementation of a coherent transportation policy. This policy would be based on a scale of rates whereby all modes of transport would have to operate on a compensatory basis.

Inevitably, a stronger competition will ensue and, inevitably, this will be beneficial to the shippers.

CRD wishes to underscore its agreement in principle with a policy of compensatory rates for all means of transport. However, it feels that the rates should not be set up before all details and diverse repercussions have been studied by a joint federal-provincial committee in consultation with all interested bodies. This policy of compensatory rates should be complemented by some form of assistance designed to further the integration of the different means of transport or to promote the modern techniques which permit the coordinated use of those means of transport.

CONCLUSION:

Globally, the views expressed herein by CRD may appear as being somewhat limited, although we have strived to insert in the concept of a national transportation policy regional measures which would make this sector of economy a strategic instrument in regional development. With this in mind, the streamlining of the 1927 Maritime Freight Rates Act to present times seems to be a valuable tool towards modernization.

If we restrict our views to aspects relative to the Act, this well reflects the actual state of our studies and consultation with the decision centres concerned with the transportation system in this area.

In the near future, we intend to add to this document by the submittal of further data deemed necessary to outline our views and

[Interpretation]

ques. Enfin, cette politique devra être conçue avec une préoccupation toute particulière pour l'élément humain impliqué par les différents modes de transport.

III. TROISIÈMEMENT, LE CRD ESTIME QUE L'EXTENSION DE LA LOI SUR LES TAUX DE TRANSPORT DE MARCHANDISES DANS LES PROVINCES MARITIMES À TOUS LES MODES DE TRANSPORT ET LA RECHERCHE D'UNE PLUS GRANDE COMPLÉMENTARITÉ FERONT APPARAÎTRE LA NÉCESSITÉ D'UNE POLITIQUE DES TARIFS

Le CRD considère en effet que l'extension de la Loi sur les taux de transport de marchandises dans les provinces maritimes à tous les modes de transport et la nécessité de complémentarité entre ces différents modes favoriseront la concrétisation d'une politique cohérente du transport. Cette politique serait basée sur des échelles de taux conformes aux coûts d'opération propres à chacun des moyens de transport.

Forcément, ceci amènera une concurrence beaucoup plus forte, et, par conséquent, salubre aux expéditeurs.

Le CRD tient à souligner son accord de principe sur une politique de taux compensatoires pour chaque mode de transport. Cependant, il estime que ces taux ne devront pas être déterminés sans qu'un comité fédéral-provincial, en consultation avec tous les organismes impliqués, en ait analysé toutes les modalités et répercussions. De plus, cette politique de taux compensatoires devra permettre une certaine aide qui soit de nature à favoriser certaines intégrations mais surtout différentes méthodes modernes permettant d'accroître la complémentarité.

CONCLUSION

Dans ses grandes lignes, l'avis que vient de vous présenter le C.R.D. apparaîtra comme forcément limité, bien qu'il s'efforce de situer dans le cadre d'une politique nationale des transports les mesures régionales qui feront de ce secteur de l'économie un facteur stratégique de développement régional. Dans cette perspective, l'adaptation de la loi de 1927 nous est apparue comme un instrument de cette modernisation.

Si nous limitons notre avis aux aspects relatifs à cette loi, cela reflète bien l'état actuel de nos études et de notre consultation auprès des centres de décisions concernés par le transport.

Dans un avenir prochain, nous entendons ajouter à ce document les chapitres additionnels qui sembleront nécessaires pour expri-

[Texte]

thoughts regarding the various modes of transportation of the area.

Finally, CRD wishes to thank the Standing Committee for having been given the opportunity to convey its views on a subject of such importance for regional development.

LE CONSEIL RÉGIONAL DE
DÉVELOPPEMENT

[Interprétation]

mer les avis concernant les différents modes de transport de notre région.

Enfin, le C.R.D. désire remercier le Comité Parlementaire de lui avoir donné l'occasion d'émettre ses opinions sur un sujet d'une telle importance dans le développement régional.

Le Conseil Régional de Développement.

Imprimeur de la Reine pour le Canada, Ottawa, 1969
Queen's Printer for Canada, Ottawa, 1969

15
Publication

OFFICIAL BILINGUAL ISSUE

FASCICULE BILINGUE OFFICIEL

HOUSE OF COMMONS

CHAMBRE DES COMMUNES

First Session

Première session de la

Twenty-eighth Parliament, 1968-69

vingt-huitième législature, 1968-1969

STANDING COMMITTEE

COMITÉ PERMANENT

ON

DES

**TRANSPORT
AND COMMUNICATIONS**

**TRANSPORTS
ET DES COMMUNICATIONS**

Chairman

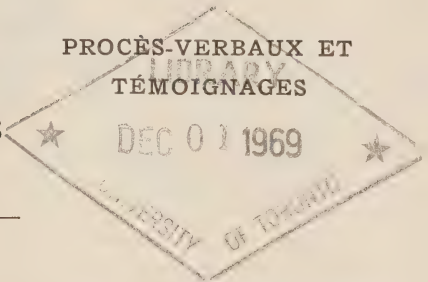
H.-Pit Lessard

Président

MINUTES OF PROCEEDINGS
AND EVIDENCE

PROCÈS-VERBAUX ET
TÉMOIGNAGES

No. 33



THURSDAY, SEPTEMBER 11, 1969
SEPT-ÎLES

LE JEUDI 11 SEPTEMBRE 1969

Respecting

Concernant

Transportation Problems of the Atlantic
Provinces—Part II
Quebec—Labrador

Problèmes des transports des provinces
de l'Atlantique—2^e partie
Québec—Labrador

WITNESSES—TÉMOINS

(See *Minutes of Proceedings*)

(Voir *Procès-verbaux*)

STANDING COMMITTEE
ON
TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

COMITÉ PERMANENT DES
TRANSPORTS ET DES
COMMUNICATIONS

Chairman:
Vice-Chairman:

Mr. H.-Pit Lessard

Président:
Vice-président:

and Messrs.
et MM.

Allmand,
Blouin,
Breau,
Corbin,
Crossman,
Duquet,
Godin,

Howe,
McGrath,
Mather,
Nesbitt,
Nowlan,
Portelance,
Pringle,

Peddle,
Skoberg,
Thomas (*Moncton*)
Trudel,
Turner (*London*
East)—(20)

(Quorum 11)

Le greffier du Comité,
Robert Normand,
Clerk of the Committee.

[Text]

MINUTES OF PROCEEDINGS

THURSDAY, September 11, 1969.
(64)

The Standing Committee on Transport and Communications met this day in Sept-Îles, P.Q. at 9.40 a.m., the Chairman, Mr. H-Pit Lessard, presiding.

Members present: Messrs. Allmand, Blouin, Breau, Corbin, Crossman, Duquet, Godin, Howe, Lessard (*LaSalle*), McGrath, Mather, Nesbitt, Peddle, Portelance, Pringle, Skoberg, Thomas (*Moncton*), Trudel, Turner (*London East*) (19).

Witnesses: From the Sept-Îles Chamber of Commerce, City of Sept-Îles and the Union Labor Council: Messrs. P. J. Cloutier, President; Jean-Marie Pelletier, Member, (Quebecair representative); Maurice Allen, Member, (Air Canada Sales Manager); Benoit Rioux, Member (Manager, Eastern Canada Stevedoring); Laurent Méthot, Alderman, Sept-Îles; Pierre Bissonnette, Regional Industrial Delegate for Quebec; Donald Gallienne, Mayor of Sept-Îles; *From Port Cartier:* Messrs. Louis Dufresne, Mayor; Robert Burns, Regional Representative, Canadian National Railways; Pierre Picard, administrateur des municipalités de la Côte Nord et du Golfe Saint-Laurent, ministère des affaires municipales; and Jean Paul Beaudin, Alderman, "Longue Pointe de Mingan".

The witnesses presented their briefs and were questioned.

On motion of Mr. Nesbitt, *it was agreed*;—

That those parts of the brief submitted by the Sept-Îles Chamber of Commerce referring to television and radio be referred to the appropriate Committee. (See Appendix A-18, for the brief of the Sept-Îles Chamber of Commerce).

Mr. Donald Gallienne, Mayor of Sept-Îles welcomed the Committee.

[Traduction]

PROCÈS-VERBAL

JEUDI, 11 septembre 1969
(64)

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit ce matin à Sept-Îles (Québec), à 9h. 40, sous la présidence de M. H.-Pit Lessard, président.

Députés présents: MM. Allman, Blouin, Breau, Corbin, Crossman, Duquet, Godin, Howe, Lessard (*LaSalle*), McGrath, Mather, Nesbitt, Peddle, Portelance, Pringle, Skoberg, Thomas (*Moncton*), Trudel, Turner (*London-Est*) (19).

Témoins: De la Chambre de commerce de Sept-Îles, de la ville de Sept-Îles et du Conseil du travail: MM. P.-J. Cloutier, président; Jean-Marie Pelletier, membre (représentant de Québecair); Maurice Allen, membre (directeur du service des ventes d'Air Canada); Benoit Rioux, membre (directeur, Eastern Canada Stevedoring); Laurent Méthot, échevin, Sept-Îles; Pierre Bissonnette, délégué industriel région pour le Québec; Donald Gallienne, maire de Sept-Îles; *de Port Cartier:* MM. Louis Dufresne, maire; Robert Burns, représentant régional du Canadien-National; Pierre Picard, administrateur des municipalités de la Côte Nord et du Golfe Saint-Laurent, ministère des Affaires municipales; et Jean-Paul Beaudin, échevin, Longue Pointe de Mingan.

Les témoins présentent leurs mémoires, puis sont interrogés.

Sur une proposition de M. Nesbitt, *il est décidé* que les extraits du mémoire déposé par la Chambre de commerce de Sept-Îles, qui concernent la télévision et la radio, soient transmis au comité intéressé. (Voir appendice A-18 pour le mémoire de la Chambre de commerce de Sept-Îles.)

M. Donald Gallienne, maire de Sept-Îles, souhaite la bienvenue au Comité.

It was agreed that the Clerk obtain a schedule of rates of ferry charges for the region.

It was agreed that a letter of the Mayor of Sept-Îles be attached to this day's Minutes of Proceedings and Evidence as *Appendix A-19*.

Mr. Pierre Bissonnette, Regional Industrial Delegate for the Province of Quebec supplied the Committee with information on dock facilities of Sept-Îles with the aid of a map of the harbour area. This map was tabled with the Clerk of the Committee.

It was agreed to attach the brief of the Sept-Îles Junior Chamber of Commerce to this day's Minutes of Proceedings and Evidence as *Appendix A-20*.

The brief of the municipality of Port Cartier, P.Q., was read into the record by Mr. Louis Dufresne, Mayor, (*See Evidence*).

Additional information was supplied by Robert Burns, Regional Representative for Canadian National Railways.

Mr. Pierre Picard, Administrator, Municipalities of the North Shore, Department of Municipal Affairs addressed the Committee.

Mr. Jean-Paul Beaudin, Alderman, Municipality of "Longue Pointe de Mingan" addressed the Committee and was questioned.

At 12.25 p.m. the Committee adjourned to 9.30 a.m. September 12, 1969.

Il est décidé que le secrétaire du Comité se procure le tarif du service de traversiers de la région.

Il est décidé que la lettre du maire de Sept-Îles soit imprimée en appendice (A-19) au compte rendu des délibérations d'aujourd'hui.

M. Pierre Bissonnette, délégué industriel régional pour le Québec, renseigne le Comité sur les installations portuaires de Sept-Îles, à l'aide d'une carte du secteur. Cette carte est remise au secrétaire du Comité.

Il est décidé d'imprimer le mémoire de la Jeune chambre de commerce de Sept-Îles en appendice (A-20) au compte rendu des délibérations d'aujourd'hui.

M. Louis Dufresne, maire, donne lecture du mémoire de la municipalité de Port Cartier (Québec), (*voir témoignages*).

M. Robert Burns, représentant régional du Canadien-National, fournit des renseignements supplémentaires.

M. Pierre Picard, administrateur des municipalités de la Côte Nord et du Golfe Saint-Laurent, ministère des Affaires municipales, prend la parole devant le Comité.

M. Jean-Paul Beaudin, échevin de la municipalité de Longue Pointe de Mingant, prend la parole devant le Comité, puis est interrogé.

A midi et vingt-cinq, le Comité lève la séance pour se réunir de nouveau le 12 septembre 1969, à 9 h. 30 du matin.

Le greffier du Comité,
Robert Normand.
Clerk of the Committee.

[Texte]

TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

Le jeudi 11 septembre 1969

Le président: Je tiens à souhaiter la plus cordiale bienvenue aux gens de Sept-Îles qui ont préparé un mémoire. Je déplore le retard de ce matin. J'attendais toujours l'arrivée du maire, mais nous aurons peut-être l'occasion de l'entendre un peu plus tard. Nous allons commencer et après le mémoire de la Chambre de Commerce, j'inviterai le maire à prendre la parole.

Premièrement, j'inviterais la Chambre de Commerce de Sept-Îles dont le président est M. P. J. Cloutier.

M. Portelance: Nous avons aussi un mémoire de la jeune Chambre dont M. Raymond Proulx est président.

Le président: Si je comprends bien, deux mémoires seront présentés ce matin. Sur mon agenda, j'avais la Jeune Chambre de Sept-Îles. Mais, on va commencer par la Chambre de Commerce dont le président est M. Cloutier. Monsieur Cloutier, voulez-vous faire lecture de votre mémoire? Ce mémoire vous a été distribué ce matin.

M. P. J. Cloutier (président de la Chambre de Commerce de Sept-Îles): Monsieur le président, messieurs les députés, la Chambre de Commerce vous souhaite la bienvenue.

SECTION—TRANSPORT AÉRIEN

Étant donné la situation géographique de notre région et particulièrement les grandes distances qui séparent Sept-Îles des autres grands centres du pays, le transport aérien occupe dans la vie de la population une place de première importance. Aussi l'efficacité, la régularité, la fréquence et la sécurité de ce moyen de transport sont des points de préoccupation de la Chambre de Commerce.

Présentement desservie par un transporteur national, (Air Canada) 2 transporteurs régionaux (QBA et EPA) et quelques autres transporteurs aériens de moindre importance, Sept-Îles se réjouit maintenant de n'être plus éloigné du reste du pays, et tout changement à cette politique serait un recul au détriment de la population. Étant donné qu'aucun service ferroviaire relie notre région au reste du

[Interprétation]

EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

Thursday, September 11, 1969

The Chairman: I would like to extend a very cordial welcome to the Sept-Îles organizations which have prepared briefs. I apologize for the delay this morning. I was waiting for the Mayor to arrive. However, we may have an opportunity to hear him later on. We will now begin, and after we have heard the brief from the Chamber of Commerce, I will invite the Mayor to address the Committee.

The first brief will be presented by the Chamber of Commerce of Sept-Îles, of which Mr. P. J. Cloutier is the President.

Mr. Portelance: We also have a brief submitted by the Junior Chamber of Commerce, of which Mr. Raymond Proulx is the President.

The Chairman: If I understand correctly, there are two briefs to be presented this morning. I had on my agenda the Junior Chamber of Commerce of Sept-Îles. However, we will first have the Chamber of Commerce, of which Mr. Cloutier is the President. Mr. Cloutier, would you now like to read your brief? Copies have been distributed to the Committee this morning.

Mr. P. J. Cloutier (President, Chamber of Commerce of Sept-Îles): Mr. Chairman, members of the Committee, the Chamber of Commerce is happy to welcome you here.

AERIAL TRANSPORT

Taking into consideration the geographical position of our region, and especially the distances which separate Sept-Îles from other large centres, aerial transportation occupies a prominent place in people's minds, and, of course, the efficiency, regularity, frequency and safety of this means of transport are of great concern to the Chamber of Commerce.

Presently served by one national airline (Air Canada), two regional airlines (Québecair and E.P.A.), and several other lesser airlines, Sept-Îles is glad that just now it is in line with the rest of the country, and any change to this policy would be a set-back for the population. Being without railway services connecting the area to the rest of the country, it is easily understood why such services are

[Text]

pays, il est évident qu'en plus des services aériens régionaux existants, il est important que la Côte-Nord continue d'être desservie par une Cie aérienne opérant à l'échelle nationale et internationale. L'importance des industries minières en place à Sept-Îles, de même que les nombreux commerces exigent que ces services soient améliorés.

Importance du transport aérien

La Chambre de Commerce désire attirer votre attention sur un rapport présenté récemment à la Chambre des Communes, à l'effet que l'aéroport de Sept-Îles s'est classé au 25^e rang au pays pour le nombre de passagers transportés. Étant donné la population relativement peu élevée en comparaison avec les autres villes du pays, nous avons là une preuve évidente de l'importance de ce moyen de transport dans notre région. Aussi, il serait urgent de remplacer l'aérogare actuelle par un édifice plus adéquat et plus fonctionnel répondant aux besoins actuels et futurs d'un plus grand public voyageur, et également convenant aux besoins exigés par les appareils modernes de grande capacité qui devront utiliser les transporteurs pour le trafic anticipé des années à venir.

Aérogare

Sept-Îles étant la place tournante des transports aériens vers les nombreuses villes minières environnantes, de même que la porte d'entrée pour les grands travaux actuellement en cours à Churchill Falls, pour répondre à un besoin immédiat, on devrait donner une priorité à la construction de cette aérogare.

Pistes d'atterrissage

Le prolongement des pistes d'atterrissage devrait faire l'objet d'une étude de la part du ministère des Transports, étant donné que Sept-Îles est sur la route de nombreux corridors aériens transatlantiques; de cette façon, Sept-Îles pourrait être considéré comme un aéroport d'urgence pour ces nombreux vols.

Navigation aérienne

Il est recommandable, à notre avis, d'étudier un moyen d'améliorer les facilités actuelles de navigation aérienne en usage à l'aéroport local. Pour remédier aux nombreux problèmes causés par la mauvaise température familière à notre région, afin de réduire le nombre d'annulations de vols et assurer une plus grande sécurité au public voyageur, nous demandons que des moyens de contrôle plus modernes soient ajoutés à ceux déjà existants.

Basse Côte-Nord

Étant donné qu'une partie de la population de Sept-Îles est originaire de la Moyenne

[Interpretation]

necessary, and it is important that the North Shore continue to be served by an airline which operated both nationally and internationally. The importance of the mining industry at Sept-Îles, as well as numerous commercial enterprises, demand that these services be improved.

Importance of Aerial Transportation

The Chamber of Commerce wishes to bring to your attention a report presented recently to the House of Commons, to the effect that the Sept-Îles airport occupies 25th place in number of passengers carried. This is high in comparison with other cities in Canada, when you take into account the relative population, and shows very well the importance of this means of transportation in this area. At the same time, it is becoming urgent to replace the present airport with a building more adequate and more useful for the present and future needs of a growing travelling public, and equal to the requirements of modern super carriers which must be used by the airlines to cope with the traffic of the years to come.

Airport

Sept-Îles is the meeting place of aerial transportation among the many mining towns in the area, as well as the port of entry for the present heavy traffic on its way to Churchill Falls. There is therefore an immediate need for priority to be given to the construction of such an airport.

Landing Strips

The lengthening of the landing strips must be the object of study on the part of the Department of Transport, bearing in mind that Sept-Îles is on the route of numerous transatlantic air corridors, and must therefore be considered as an emergency airport for these many flights.

Aerial Navigation

It would be well also to study a means of improving the present aerial navigational facilities in use at the local airport. In order to find an answer to the numerous problems caused by bad weather familiar to our region, to reduce the number of flight cancellations, and to ensure greater safety to the travelling public, we ask that more modern methods of control be added to those already existing.

Lower North Shore

Bearing in mind that part of the population of Sept-Îles originates from the North Shore

[Texte]

et Basse-Côte-Nord du Golfe St-Laurent, nous sommes sensibles aux besoins de cette population, et attirons votre attention sur cette région. Nous croyons que les facilités aéroportuaires devraient y être améliorées, afin que le transport aérien leur permette de profiter rapidement et plus régulièrement des services hospitaliers et autres disponibles dans notre ville.

SECTION—LIAISONS MARITIMES ENTRE LA RIVE NORD ET LA RIVE SUD DU GOLFE ST-LAURENT

La nécessité d'un service de traversier entre la Rive Nord et la Rive Sud du Golfe St-Laurent a fait l'objet dans le passé de nombreuses études et démarches. Cette nécessité fut établie et par la suite justifiée lorsque de tels services furent établis.

La liaison Matane-Godbout est particulièrement nécessaire à la région de Sept-Îles. Le service d'été a depuis longtemps prouvé son utilité pour le transport des produits alimentaires et matériaux de construction qui sont importés de la Rive Sud à la Rive Nord. Le service de traversier est aussi utilisé régulièrement par les résidents de la région de Sept-Îles qui partent en vacances vers la Gaspésie et les provinces Maritimes en plus de favoriser l'industrie touristique vers la Rive Nord.

Ce service doit naturellement être discontinué durant les mois d'hiver à cause du mouvement considérable des glaces dans le Golfe St-Laurent.

L'instauration d'un service de traversier à l'année longue entre Godbout sur la Rive Nord et Matane sur la Rive Sud est désirée depuis longtemps par les populations des deux rives.

Pour que ce service devienne efficace, il faut qu'un traversier brise-glace soit mis en service afin d'assurer la liaison à l'année longue.

Nous demandons donc que votre comité recommande au gouvernement fédéral de verser les subsides nécessaires à la construction d'un tel navire.

Nous désirons aussi souligner que nous sommes opposés à toute augmentation des tarifs sur le traversier opérant entre Matane et Godbout surtout si les opérateurs reçoivent des subsides gouvernementaux.

SECTION—TÉLÉVISION

Nous désirons ici attirer l'attention des membres du Comité permanent des Transports et Communications sur la situation déplorable de la réception de la télévision à Sept-Îles.

[Interprétation]

of the Gulf of St-Lawrence, we are very well aware of the needs of these people, and draw your attention to them.

It is our belief that an increase in airport facilities would result in a rapid improvement in aerial transportation which would do much towards the betterment of hospital and other services in this region.

FERRY SERVICE BETWEEN NORTH SHORE AND SOUTH SHORE OF THE GULF OF ST-LAWRENCE.

The necessity of a ferry service between both shores of the Gulf of St. Lawrence was made the subject of several studies and representations. The necessity has been proven when such services were established.

The ferry between Matane and Godbout is particularly necessary to the Sept-Îles area. The summer service has long proved its utility for the transportation of foods, building supplies and other items that have to be imported from the South Shore. The ferry is also heavily used by the residents of the North Shore Communities going to either the Gaspé Peninsula or the Maritime Provinces for their annual vacations. It also serves adequately the tourists visiting the North Shore.

This service has to be discontinued during the winter months because of heavy ice movements in the Gulf of St. Lawrence.

A year-round ferry service between Matane and Godbout has been long desired by the population of both shores. To maintain such a service on a twelve-month-a-year basis, it is necessary to operate an ice-breaker ferry-boat.

We hereby request that your committee recommend that the federal government award the necessary subsidies to the construction of such a ship.

We also wish to mention our opposition to any tariff increase on the ferry service between Matane and Godbout, especially if the operators receive federal grants.

TELEVISION

We wish to bring to your attention the poor, below-normal television reception in Sept-Îles and in the area.

[Text]

Un seul poste de télévision de langue française, CKBL-TV Matane, peut être facilement capté par un antenne de réception ordinaire. La population de Sept-Îles doit se servir d'un réseau de câble communautaire pour bénéficier des émissions du réseau anglais de Radio-Canada retransmises par le Lionel Television Network de Moncton, N.B.

En plus de payer un montant initial de \$45.00 pour l'installation du câble communautaire dans leur résidence, les citoyens de Sept-Îles doivent verser un abonnement de \$5.85 par mois.

En plus d'avoir à verser ces argents pour bénéficier d'un service que les autres citoyens canadiens prennent pour acquis, les abonnés de Sept-Îles ont à souffrir d'une réception qui est mauvaise durant 45 p. 100 du temps.

Nous demandons donc que des mesures soient prises immédiatement pour que la réception de la télévision soit améliorée de façon satisfaisante et que nos régions soient desservies adéquatement par les réseaux français et anglais de la Société Radio-Canada.

Le président: Monsieur Cloutier, je n'ai pas d'objection à vous laisser continuer à lire votre mémoire, mais la section télévision et l'autre section téléphone ne regardent pas tellement notre Comité. Cependant si vous voulez continuer, je crois que les membres aimeraient prendre connaissance de votre mémoire. S'il y a lieu de faire certaines recommandations au ministère concerné, nous essaierons, si c'est possible, de le faire. Monsieur Nesbitt.

Mr. Nesbitt: On a point of order, Mr. Chairman, in view of the fact that one can readily understand how people might be misled by the title of our Committee, and might not be aware that the communications department is now the responsibility of another ministry of the government, perhaps the representations made by the Chamber of Commerce concerning television and telephone could be forwarded to the Minister of Communications and the Committee on Communications. I would so move.

The Chairman: Would you have any objection to our letting Mr. Cloutier read the paragraph about the telephones?

Mr. Nesbitt: Oh, no.

M. Cloutier:

[Interpretation]

One only French television station, CKBL-TV Matane, can be easily received by a standard home antenna. We have to subscribe to a community cable system to receive English television from the Lionel Television Network station in Moncton, N.B.

This service costs an initial charge of \$45.00 to have the cable installed at our residence, and we have to pay \$5.85 a month to remain a subscriber. Even though the local residents have to pay for a service that is free throughout the rest of the country, our reception is nil or very bad for about 45 per cent of the time.

We ask that the necessary steps to improve television reception be taken right away, and that our area be served adequately by both the French and English networks of the Canadian Broadcasting Corporation.

The Chairman: Mr. Cloutier, I have no objection to hearing the rest of your brief, but the section "Television" and the section "Telephone" which follows do not really concern our Committee. However, if you wish to go on, I think members would be interested in hearing your brief, and if certain recommendations can be made to the Department concerned, we will be happy to make them. Mr. Nesbitt.

M. Nesbitt: J'invoque le Règlement, monsieur le président, étant donné qu'on peut vraiment comprendre comment les gens peuvent être induits en erreur par l'appellation de notre comité et qu'ils ne savent pas que les communications relèvent d'un autre ministère du comité fédéral, les recommandations de la Chambre de Commerce pourront être transmises au ministre des communications ainsi qu'au comité des communications. J'en fais la proposition.

Le président: Est-ce que vous vous opposez à ce que nous autorisions M. Cloutier à poursuivre le mémoire dans cette partie concernant le téléphone?

M. Nesbitt: Non.

Mr. Cloutier:

[Texte]

SECTION—TÉLÉPHONE

Nous désirons porter à votre attention la situation intolérable qui existe actuellement dans le service interurbain téléphonique.

Il nous est impossible de bénéficier des services de la téléphoniste sans passer par la centrale de Rimouski.

En plus d'avoir à attendre plusieurs minutes avant d'obtenir la communication avec la téléphoniste, qui très souvent ne comprend pas et ne parle pas l'anglais, il nous faut encore perdre un temps précieux à attendre que la communication demandée soit établie.

Nous recommandons donc que votre comité entreprenne les démarches nécessaires afin que les résidents de l'est du Québec jouissent d'un service téléphonique adéquat et satisfaisant.

SECTION—LE PORT DE SEPT-ÎLES, LES FACILITÉS PORTUAIRES

Le port de Sept-Îles, par sa situation géographique, est appelé à jouer un rôle considérable dans le développement régional, ainsi que dans l'expansion des villes minières de l'arrière-pays et de la Basse Côte-Nord.

Déjà les statistiques révèlent que le Port de Sept-Îles tient le premier rang en importance au point de vue tonnage.

Les facilités portuaires doivent être normalement en relation directe avec le volume manipulé. Le trafic excède de beaucoup la capacité de manutention occasionnant ainsi une situation alarmante et coûteuse. Permettez-nous de nous signaler qu'une telle congestion amène des problèmes de sécurité de toutes sortes.

Vous êtes sans doute au courant que pour compléter l'installation de l'usine hydro-électrique de Churchill Falls, une grue géante d'une capacité de 250 tonnes doit être disponible. Nous sommes informés que cette grue sera érigée presque sur le centre du quai de Pointe-aux-Basques, parce qu'aucune autre place n'est disponible pour son érection.

Vous comprendrez facilement que cette grue, indispensable au projet hydro-électrique, réduira considérablement l'espace actuellement utilisé pour la manutention du fret général, paralysant ainsi les opérations à ce quai.

De plus, l'utilisation du quai de Pointe-aux-Basques pour la manutention du cargo général est actuellement et sera davantage gênée par le déchargement du fret en vrac, ciment, boulets de broyage, le bentonite, calcium, rebus de fer etc.).

[Interprétation]

TELEPHONE

Here we wish to mention the poor long distance telephone services in this region.

We have to go through the Rimouski central to use the service of a long distance telephone operator. On top of having to wait several minutes to obtain an answer from the operator and to get the party called, we have to deal with operators who do not speak or understand English.

We recommend that immediate action be taken to improve the long distance telephone service in the eastern part of the Province of Quebec.

PORT OF SEPT-ÎLES

The Port of Sept-Îles, by virtue of its geographic location, is destined to play a considerable role in the development of the region, as well as in the growth of the mining communities of the interior and the lower North Shore.

Available statistics already reveal that the Port of Sept-Îles is first in terms of tonnage among all other Canadian ports.

Port facilities should normally compare directly with the volume of tonnage handled. The present traffic exceeds the cargo handling facilities by a considerable margin, causing an alarming and costly situation.

We respectfully submit that the resulting congestion brings with it hazards of many kinds.

You are also possibly aware that to proceed with the hydroelectric development at Churchill Falls, a giant 250-ton capacity dock crane must be installed. We have been informed that this crane will be erected in the approximate centre of Pointe-aux-Basques dock because no other suitable area is available.

You will readily understand that this crane, indispensable to the power project, will considerably reduce the already limited space available for general cargo handling and virtually paralyse these operations at this dock.

In addition, the use of Pointe-aux-Basques dock for the handling of general cargo is now, and will continue to become, more difficult and costly, due to the significant increase in bulk cargos discharging such as cement, grinding balls, calcium, scrap, etc., in this same area.

[Text]

Les déficiences du quai de Pointe-aux-Basques ne peuvent pas être comblées par l'utilisation du quai Mgr. Blanche, lequel est déjà congestionné. Signalons que l'état de ce quai ne répond pas aux exigences d'un transport maritime moderne et est en lui-même une atteinte à la sécurité, et cela dû à une construction déficiente.

DE NOUVELLES FACILITÉS PORTUAIRES DOIVENT ÊTRE CONSTRUITES D'URGENCE POUR RÉPONDRE AUX BESOINS ACTUELS ET FUTURS DU PORT DE SEPT-ÎLES.

Ces facilités devront répondre adéquatement au transport maritime tout en favorisant l'expédition pour la marchandise destinée aux villes de l'arrière-pays et de la Basse Côte-Nord.

En outre elles devront être conçues de façon à favoriser et répondre aux exigences d'un transport maritime moderne; soit par «Containers», soit par bateaux à chargement et déchargement latéral, soit par bateaux utilisant le système «roll-on, roll-off».

La Chambre de Commerce est d'avis qu'une étude des fonds sous-marins de la Baie de Sept-Îles soit entreprise par le gouvernement fédéral, afin de connaître et favoriser tous développements futurs.

Je voudrais ajouter que nous avons joint au mémoire des photos, un plan des quais, ainsi que de nombreuses lettres envoyées à la Chambre de commerce et appuyant le mémoire dans son ensemble.

D'autres lettres s'ajouteront à ce mémoire et nous vous les ferons parvenir dans les jours prochains.

Merci.

Le président: Avant de commencer la période des questions, il me fait plaisir d'annoncer l'arrivée de son honneur le maire de Sept-Îles, et de l'inviter à venir en avant nous dire quelques mots.

Monsieur le maire.

M. Donald Gallienne (Maire de Sept-Îles, Québec): Monsieur le président, messieurs les visiteurs, messieurs les députés, mon cher collègue de Port Cartier, messieurs, il me fait plaisir de vous souhaiter la bienvenue au nom de toute notre population. Nous sommes très fiers de votre visite à Sept-Îles; vous êtes les premiers à nous rendre visite. Vous savez l'importance que nous attachons tous à cette région de la Côte-Nord, à cette terre qu'on a baptisée il y a longtemps «la terre de Caïn», et qui est devenue aujourd'hui «la terre promise», du moins, je le crois sincèrement.

[Interpretation]

The deficiencies of the Pointe-aux-Basques dock can not be resolved by further use of Mgr. Blanche Wharf, which is already congested. The state of this wharf does not lend itself to the needs of modern water transport and is itself a hazard to safe operation. This is largely due to originally inadequate design and construction.

NEW DOCK FACILITIES ARE URGENTLY REQUIRED AND CONSTRUCTION SHOULD BE UNDERTAKEN AT THE EARLIEST POSSIBLE MOMENT IF THE PRESENT AND FUTURE NEEDS OF THE PORT OF SEPT-ÎLES ARE TO BE MET

These facilities must be adequate to satisfy the requirements of water transport and particularly the transshipment of goods and equipment to the towns of the hinterland and the lower North Shore.

Above all, they must be constructed in such a way as to satisfy the requirements of modern maritime transport, whether by "container", by sideloading and discharge or by "roll on-roll off" methods.

The Chamber of Commerce is of the opinion that a study of the soil conditions in the entire perimeter of the Bay should be undertaken by the Federal Government to provide a sound basis for future port development.

I would like to add that we have attached photographs, a scale plan of the docks, and also several letters which have been sent to the Chamber of Commerce in support of the entire brief.

Other letters will be added to this brief, and we will send them to you in the next few days.

Thank you.

The Chairman: Before starting the question period, I would like to mention the arrival of His Honour, the Mayor of Sept-Îles, and I would like to invite him to come to the head table and say a few words.

His Honour, the Mayor.

Mr. Donald Gallienne (Mayor of Sept-Îles (Quebec)): Mr. Chairman, members of the Committee, my dear colleague of Port Cartier, gentlemen, I am happy to welcome you on behalf of our entire population. We are very proud of your coming to Sept-Îles, as you are the first to have visited us. You know the importance that we all attach to this region of the North Shore—this land which has long been called "the land of Cain", and which has now become "the Promised Land"—at least, I strongly believe it has.

[Texte]

Il me fait plaisir de vous souhaiter, à tous et à chacun, un agréable séjour dans notre «coin» à Sept-Îles, et partout sur la Côte-Nord et dans le Nouveau-Québec. Je sais que vous allez rencontrer partout une grande chaleur humaine. Il nous fait plaisir d'avoir de grands visiteurs dans nos murs.

Je profite de l'occasion, monsieur le président et messieurs les visiteurs et vous tous qui êtes présents, pour vous inviter à l'hôtel Sept-Îles pour un cocktail que la ville est très heureuse d'offrir à nos éminents visiteurs.

Le président: Merci, monsieur le maire. Nous allons maintenant procéder à la période de questions. Monsieur Pringle?

Mr. Pringle: Thank you, Mr. Chairman. If I may, I would like to congratulate the gentlemen of the Chamber of Commerce for this very concise and well-prepared brief that we are hearing this morning.

I am especially interested with regard to air transportation—we are hearing so much about air transportation wherever we go. I wonder if sufficient importance is placed upon regional air carriers. There seems to be an opinion amongst many of the Chambers of Commerce and city and town councils that they must have Air Canada. There is a program in Canada to develop regional air carriers of sufficient stature to do a good job in an area. We are wondering if you people are placing sufficient importance upon the development of a good, sound regional carrier within your area. Would you like to comment further, inasmuch as it seems to me that you are requesting that Air Canada give more service to this area?

M. Cloutier: Je vais essayer de répondre de mon mieux à votre question.

D'abord, monsieur, Air Canada représente pour nous un grand lien avec le reste du Canada. Alors que la majorité des régions ont les connections de chemins de fer, de traverses maritimes ou autres. Sept-Îles (qui est la porte d'entrée des centres miniers, et la porte des villes environnantes) n'a que les avions qui la relie au reste du Canada, et Air Canada nous a toujours donné un service précis, ligne de confiance et ponctuel.

Pour ce qui est de la compagnie régionale, elle nous donne un très bon service qui est un complément à celui de la compagnie nationale. Nous de Sept-Îles, avons besoin des deux. Et je suis sûr que M. Blouin, notre

[Interprétation]

I am happy to wish you all a very pleasant stay in our area and in any place which you will be visiting on the North Shore and in New Quebec. I know that a very warm welcome will be extended to you wherever you go, as we are very happy to have such distinguished visitors in our region.

Mr. Chairman, members of the Committee, and all who are here today, I take this opportunity to invite you all at the Sept-Îles Hotel for a cocktail-party which the City is pleased to hold for its distinguished visitors.

The Chairman: Thank you, Mr. Mayor. We will now proceed to the question period.

Mr. Pringle?

M. Pringle: Merci, monsieur le président. Je tiens à féliciter (si on me le permet) le préposé de la Chambre de Commerce de son mémoire excellent et très concis que nous avons entendu ce matin.

Ce qui m'intéresse tout particulièrement, c'est le transport aérien. Nous en entendons parler partout où nous allons, nous nous demandons si on accorde suffisamment d'importance aux transporteurs régionaux. Il semblerait qu'il y ait certaines idées au sein de la Chambre de Commerce et des Conseils municipaux qu'il leur faut Air-Canada. Il y a un programme au Canada pour améliorer les transporteurs régionaux assez importants pour effectuer un bon service dans une région donnée.

Je me demande si ces messieurs accordent suffisamment d'importance au développement d'un excellent transporteur régional. Au lieu de s'adresser constamment à Air-Canada et penser qu'Air-Canada accorderait un meilleur service?

Mr. Cloutier: I will try and answer your question as best I can.

First of all, sir, I would like to say that Air Canada is for us an important link with the rest of the country.

Whereas most areas have railway, ferry, or other connections with the rest of the country, Sept-Îles, although it is the doorway to the mining centres and to surrounding towns, is only linked to the rest of Canada through air services. Now, Air Canada has always provided us with reliable and regular service.

As to the regional carrier, it provides us with very good service, which supplements that of the national airline. We in Sept-Îles need both. I am sure that Mr. Blouin, our member, is even more acutely aware of the

[Text]

député, est très au courant de la question, encore plus que nous, et qu'il serait peut-être heureux de fournir quelques explications supplémentaires.

M. Blouin: Monsieur le président, pour appuyer M. Cloutier, je dois dire qu'au début, le service était assuré par les lignes aériennes du Canadien Pacifique. Puis il y a eu échange avec Air Canada et c'est à ce moment-là qu'Air Canada a établi un réseau entre Montréal et Sept-Îles. Évidemment, le transport aérien régional en était à ses débuts, et le service laissait à désirer. Maintenant que cette ligne est établie, il serait très déplorable qu'elle soit éliminée. C'est pour cette raison que j'appuie fortement la Chambre de Commerce de Sept-Îles.

Le président: Merci, monsieur Blouin.

Mr. Pringle: Mr. Chairman, I appreciate the detailed answer and Mr. Blouin's supplement. But I think the point that is of concern to a great many of us is that there seems to be a need for expanding and improving regional carriers to do the job in Canada as supplementary to a trunk line which travels from Vancouver to Europe and all over the world. If we continually endeavour to expand Air Canada into the regional areas, will we not defeat the purpose? This is the question that I am trying to bring forward to you people. We have this in Western Canada, too; in the interior of British Columbia, the areas in Northern and Southern Alberta and Saskatchewan, and they are trying to expand it. That is the point that I want to make there.

With regard to aerial navigation, is there anyone who can give us some specifics with regard to the reference made to air navigation facilities in the Sept-Îles area? It seems to me I saw an omni-range station yesterday when we took off at Baie Comeau. Is that correct? Do we have VHF facilities in the area or are we working on low frequency? What are the specifics, please?

M. Cloutier: Je demanderais à M. Jean-Marie Pelletier de venir répondre à cette question. Le mémoire a été préparé par des experts en différents domaines, et je le laisserai répondre.

M. Jean-Marie Pelletier (Directeur de la Chambre de Commerce de Sept-Îles et représentant de Québécois): J'étais assez éloigné; je n'ai pas bien compris la question.

The Chairman: Would you repeat your question, Mr. Pringle?

[Interpretation]

problem than we are, and he may wish to comment a little further.

Mr. Blouin: Mr. Chairman, in support of what Mr. Cloutier has said, I should add that air service used to be provided by Canadian Pacific Airlines. It was subsequently turned over to Air Canada, which then established a network between Montreal and Sept-Îles. Regional transport, of course, was only beginning then, and service was rather poor. Now that this line has been established, for it to be discontinued would be most regrettable. This is the reason why I strongly support the submission of the Chamber of Commerce of Sept-Îles.

The Chairman: Thank you, Mr. Blouin.

M. Pringle: Je remercie M. Blouin de sa réponse et la Chambre de Commerce de sa réponse détaillée.

Mais la question qui intéresse un grand nombre d'entre nous, c'est qu'il semble qu'il soit nécessaire d'étendre et d'augmenter l'exploitation des transporteurs régionaux pour compléter les grandes lignes qui vont de Vancouver à l'Europe, et partout dans le monde entier. Si on s'efforce continuellement à développer le service d'Air Canada dans toutes les régions du Canada, je me demande si on ne va pas à l'encontre du but poursuivi? Nous avons les mêmes problèmes qui se posent en Colombie-Britannique, en Saskatchewan, dans le Nord et le Sud de l'Alberta. C'est le même problème.

Maintenant, à propos de la navigation aérienne: y a-t-il quelqu'un qui puisse nous donner des détails précis à propos des installations de navigation aérienne dans la région de Sept-Îles? Il me semble avoir vu une station omni-directionnelle à Baie Comeau, hier. Est-ce exact? Est-ce qu'à Baie Comeau on se sert de modulation UHF? Ou bien, de basse fréquence? Qui peut nous fournir des détails là-dessus?

Mr. Cloutier: I will ask Mr. Jean-Marie Pelletier to kindly come forward to answer this question. The brief was prepared by experts in various fields, and I will let him answer.

Mr. Jean-Marie Pelletier (Director, Chamber of Commerce of Sept-Îles, and representative of Québécois): I was sitting a little far, and I did not understand the question fully.

Le président: Monsieur Pringle, voulez-vous répéter votre question?

[Texte]

Mr. Pringle: Yes. I am referring to the paragraph headed "Aerial Navigation", and I wonder if you could supply us with some station at Baie Comeau yesterday when we took off. Is that correct? Do they have an omni-range station at Baie Comeau? Are they using low frequency entirely or are they using VHF? Specifically, what are the inadequacies with regard to aerial navigation?

M. Pelletier: Plusieurs installations pour la navigation aérienne existent à Sept-Îles. Sans vouloir discréditer les installations locales, il est arrivé à plusieurs reprises que le système a fait défaut, et que des vols ont dû être détournés ou annulés.

Des systèmes de navigation plus modernes existent dans d'autres aéroports où les vols ne sont pas plus fréquents qu'à Sept-Îles. Et nous voulons justement l'addition de nouveaux systèmes comme le «Ground Control Approach» ou autres, à ceux qui existent déjà, et qui occasionnellement ont été défectueux dans le passé.

Le président: Monsieur Corbin.

M. Corbin: Monsieur le président, M. Pelletier pourrait-il s'identifier pour le bienfait des membres du Comité?

M. Pelletier: Mon nom est Jean-Marie Pelletier. Je suis directeur de la Chambre de Commerce et représentant local de Québécois à Sept-Îles.

Mr. Pringle: Have submissions been made to the Department of Transport with regard to upgrading your air navigation, and what has been their reaction to your request?

M. Pelletier: Des demandes ont été présentées au ministère des Transports en rapport avec ces déficiences et les choses sont à l'étude. Le ministère des Transports étudie certains moyens d'améliorer les conditions locales; mais une recommandation de votre comité devrait certainement accélérer l'amélioration des installations de navigation aérienne.

Mr. Pringle: Thank you very much. I have just one more question relating to the port. It says here that available statistics already reveal that the Port of Sept-Îles is first in terms of tonnage among all other Canadian ports. Are we to understand that this small

[Interprétation]

M. Pringle: Oui. Je me reporte au paragraphe du mémoire intitulé «La navigation aérienne.»

Je me demande si vous pourriez nous fournir des renseignements détaillés. Il me semble que j'ai vu une station «omnidirectionnelle» à Baie Comeau. Est-ce que c'est juste? Est-ce qu'ils ont une station «omnidirectionnelle» à cet endroit? Est-ce qu'ils ne se servent que de basse fréquence ou bien, est-ce qu'ils utilisent le VHF? Quelles sont les lacunes concernant les installations de navigation aérienne?

Mr. Pelletier: There are various facilities for air navigation in Sept-Îles. However—and let me say this without prejudice to local facilities—there have been several occasions when the system has been out of order and flights have had to be re-routed or cancelled.

Some other airports where traffic is not any heavier than it is at Sept-Îles have more modern navigation control systems. What we want is precisely for these new ground control approach systems, or others, to be added to existing facilities, which occasionally have been defective in the past.

The Chairman: Mr. Corbin?

Mr. Corbin: Mr. Chairman, I wonder whether Mr. Pelletier could introduce himself to the Committee.

Mr. Pelletier: My name is Jean-Marie Pelletier. I am the Director of the Chamber of Commerce and the local representative of Québécois in Sept-Îles.

M. Pringle: Est-ce que des demandes ont été formulées au ministère des Transports à propos de l'amélioration de ces installations de navigation aérienne? Quelle a été la réaction des bureaux à votre demande?

Mr. Pelletier: Requests have already been submitted to the Department of Transport with regard to these deficiencies, and the matter is now under consideration.

The Department of Transport is looking into means of improving local conditions here, but recommendations from your Committee would certainly help to bring about an improvement in air navigation control facilities at an earlier date.

M. Pringle: Merci. Encore une question brève concernant les ports.

Il est dit que les statistiques montrent déjà que le port de Sept-Îles est le premier de tous les ports canadiens du point de vue du tonnage. D'après cette déclaration faut-il com-

[Text]

dock handles more tonnage than all other ports in Canada?

Mr. Cloutier: Right, sir.

Mr. Pringle: Thank you very much.

Le président: Monsieur Trudel?

M. Trudel: Avant de laisser cette question de transport aérien, il semble, d'après la présentation, qu'on a peur d'une diminution du service ou de son abandon par Air Canada. Est-ce bien le cas? Y a-t-il quelque chose dont on ne parle pas dans le mémoire, et qui porterait à croire qu'on va abandonner le service existant?

M. Cloutier: Nous sommes satisfaits des services actuels des deux compagnies: Air Canada et Québecair et nous ne voulons perdre ni l'un ni l'autre.

M. Trudel: Mais il n'y a rien actuellement qui vous porte à croire que cette chose-là s'en vient ou que...

M. Cloutier: Des efforts sont faits de temps en temps, mais nous tenons à affermir nos positions, nous voulons qu'on sache que nous tenons à garder l'un et l'autre.

M. Trudel: Merci.

M. Blouin: Si vous permettez, monsieur le président, il y a des rumeurs voulant qu'Air Canada se retire de cette route aérienne étant donné l'avènement de réactés, comme les DC-9, et on a annoncé que dès le 31 décembre 1970, Air Canada n'aura plus d'appareils *Viscount* et *Vanguard*. Alors il ne restera que des réactés. Des rumeurs ont couru qu'avec les réactés, plusieurs lignes régionales seraient supprimées. C'est là-dessus, je pense, que la Chambre de Commerce a fondé sa réaction.

M. Cloutier: Peut-être M. Maurice Allen, directeur de la Chambre de Commerce et représentant d'Air Canada à Sept-Îles, aimerait-il ajouter quelques mots?

M. Maurice Allen (Directeur de la Chambre de Commerce et gérant des ventes d'Air Canada à Sept-Îles): Je ne crois pas que l'intention actuelle d'Air Canada soit d'arrêter de desservir la région, à moins que le ministère des Transports décide tout à coup, pour favoriser le transport régional, qu'Air Canada doit arrêter de desservir certains points.

Par contre, si vous parlez du fait qu'éventuellement, nos *Viscounts* et nos *Vanguards* seront retirés de la circulation, et donc possiblement celle de la Côte-Nord, je ne crois pas

[Interpretation]

prendre que ce petit *dock* manutentionne le tonnage le plus élevé de tout le Canada?

M. Cloutier: Oui.

M. Pringle: Merci beaucoup.

The Chairman: Mr. Trudel?

Mr. Trudel: With regard to air transport, I gather from the submission that there seems to be a fear of a reduction in or discontinuation of service by Air Canada. Are there any grounds for this? Is there something which has not been mentioned in the brief, and which would lead people to think that the existing service is going to be discontinued?

Mr. Cloutier: We are satisfied with present services by both companies—Air Canada and Québecair—and we do not want to lose either.

Mr. Trudel: But there is nothing at present that might lead you to believe that this might happen, or that...

Mr. Cloutier: Efforts are being made now and then, but we want to consolidate our position—we want to make it clear that we insist on keeping both services.

Mr. Trudel: Thank you.

Mr. Blouin: Mr. Chairman, if I may, there are rumours to the effect that Air Canada might cancel this air route because of the advent of jet planes such as DC-9's. It has been announced that, as to December 31, 1970, Air Canada will no longer use *Viscounts* and *Vanguards*. Only jets will be used, and there have been rumours that several regional lines will then be cancelled. This, I think, is the reason why the Chamber of Commerce is making these representations.

Mr. Cloutier: Perhaps Mr. Maurice Allen, who is a director of the Chamber of Commerce and also a representative of Air Canada in Sept-Îles, would like to add a few words.

Mr. Maurice Allen (Director, Chamber of Commerce and Air Canada Sales Manager in Sept-Îles): I do not think that Air Canada intends to discontinue service in this area, unless the Department of Transport should suddenly decide, in order to promote regional transport, that Air Canada must stop serving certain points.

On the other hand, if you are thinking in terms of our *Viscounts* and *Vanguards* eventually being taken out of service, and possibly so on the North Shore as well, I do not think

[Texte]

que la date du 31 décembre 1970 soit fatidique. Éventuellement, nos *Viscounts* et nos *Vanguards* seront retirés; nos DC-9, entre autres, s'occuperont du service de moyen-courrier, comme Montréal-Sept-Îles ou Québec-Montréal ou Québec-Sept-Îles, etc. Mais, si les appareils *Viscount* et *Vanguard* disparaissent graduellement, cela ne veut pas dire qu'Air Canada ne sera pas en mesure de continuer d'opérer dans cette région avec des DC-9.

Le président: Monsieur Breau.

M. Breau: Monsieur Cloutier, vous mentionnez dans votre mémoire, sous le titre «transport aérien» l'efficacité, la régularité, etc., qui semblent revêtir une très grande importance pour la Chambre de commerce, est-ce que la situation est négligée à cet effet-là? Est-ce que les règlements régissant l'efficacité et peut-être aussi la sécurité ne sont pas observés?

M. Cloutier: Disons qu'il est toujours possible d'apporter des améliorations, mais à l'heure actuelle, il semble que la population est assez satisfaite des services existants. Il y a toujours certaines critiques, mais la perfection est une chose impossible.

M. Breau: Disons que les critiques qui ont été faites ne justifiaient pas un rapport à la Commission canadienne des transports et des choses semblables.

M. Cloutier: Non.

M. Breau: Maintenant, sous le titre «liaisons maritimes», vous demandez que les tarifs du traversier entre Matane et Godbout ne soient pas augmentés, surtout si la compagnie assure ce service, perçoit des subventions du gouvernement. En reçoit-elle à l'heure actuelle?

M. Cloutier: Présentement, je ne crois pas. Mais, vous savez que pendant trois mois de la saison d'hiver, il n'y a aucune liaison entre la rive sud et la rive nord, dû aux glaces et qu'ils n'ont pas de brise-glace. Et nous recommandons une subvention particulière, dans le but de maintenir les liaisons qui sont établies au cours de l'année avec les provinces Maritimes qui, entre autres, font beaucoup de livraisons sur la Côte-Nord en marchandises de toutes sortes. S'ils n'ont pas le service du bateau, ils sont obligés de se rendre jusqu'à Québec par camion et faire le grand tour, ce qui est une distance énorme. Alors, cela n'aide pas aux relations économiques entre les Maritimes, la rive sud du Saint-Laurent et la rive nord.

[Interprétation]

the date of December 31, 1970, to be fatal. Eventually, our *Viscounts* and *Vanguards* will be put out of service, and DC-9's and others will be used on medium-range flights such as Montreal-Sept-Îles, Quebec-Montreal, Quebec-Sept-Îles, and so on. However, if *Viscounts* and *Vanguards* are removed gradually this does not mean that Air Canada will not be able to continue operating in this area with DC-9's.

The Chairman: Mr. Breau.

M. Breau: Mr. Cloutier, you mentioned in your brief, under "Aerial transport", efficiency, regularity, and so on, as being main concerns of the Chamber of Commerce. Is the situation bad? Are efficiency or even safety regulations not complied with?

Mr. Cloutier: I would say there is always room for improvement, but it would seem at the present time that the population is fairly happy with existing services. There is always some criticism, but then, perfection is impossible.

Mr. Breau: Whatever criticism there has been did not warrant reporting to the Canadian Transport Commission?

Mr. Cloutier: No.

Mr. Breau: Now, under "Ferry service", you ask that there be no tariff increase on the ferry service between Matane and Godbout, especially if the operators receive federal grants. Are they receiving such grants at the present time?

Mr. Cloutier: I do not think they are receiving any now. But you know that during the three winter months there is no service between the North Shore and the South Shore, because of ice conditions and because they do not have ice-breakers. This is why we recommend special grants so that year-round service can be maintained with the Maritimes, which deliver great cargos of all kinds on the North Shore. If they cannot use the ferry service, they have to go to Quebec by truck and drive all the way round, which is a huge distance. This does not help economic relations between the Maritimes, the South Shore of the St. Lawrence and the North Shore.

[Text]

M. Breau: Est-ce qu'il y a déjà eu une étude faite, soit par des associations locales ou régionales ou peut-être par le gouvernement, pour savoir combien cela coûterait pour avoir une...

M. Cloutier: Il y a eu des études et des rapports et des demandes ont été envoyées par les compagnies maritimes, et je crois qu'on en attend les réponses. Sans doute M. Blouin est-il un peu plus au courant des demandes qui ont été faites dans ce domaine.

M. Blouin: Eh bien, voici. Dans ce domaine-là, comme nous en avons parlé hier à Baie-Comeau, un traversier brise-glace ne peut se construire qu'au moyen de subventions. Apparemment, la compagnie actuellement en place ne peut entreprendre de construire un tel navire, dont le coût est très élevé, sans avoir, au préalable, l'assurance d'obtenir des subventions pour le faire. Et, à l'heure actuelle, les deux traversiers qui font la navette entre Matane et Godbout, ne sont pas classés pour naviguer dans les glaces. Évidemment, pour établir une liaison régulière durant les mois d'hiver, ce qui est nécessaire, les bateaux ne répondent pas à ces exigences-là, les bateaux actuels.

M. Breau: Et on n'a jamais déterminé le montant de subvention qui serait nécessaire?

M. Blouin: Eh bien, le montant des subventions, évidemment, si c'est un traversier brise-glace qui coûte dans les \$5 millions ou \$6 millions, je pense que le gouvernement fédéral a des données de pourcentage qu'ils sont susceptibles d'accorder à la compagnie qui fait construire de tels bateaux.

M. Breau: Sous le titre des «facilités portuaires», a-t-on déjà fait des demandes au ministère des Travaux publics à ce sujet-là? Est-ce que la demande est là ou est-ce la première fois que vous la faites?

M. Cloutier: Monsieur le député, les demandes ont été faites des dizaines et des dizaines de fois. Si vous visitez les facilités portuaires du quai de Sept-Îles, du port de mer de Sept-Îles, vous constaterez que c'est déplorable surtout si l'on tient compte du tonnage de cargo qui rentre et qui sort du port de Sept-Îles, qu'il n'existe pas plus de facilités que celles que nous avons présentement.

M. Breau: Les demandes ont déjà été faites.

M. Cloutier: Les demandes, mon cher monsieur! M. Blouin peut vous en parler un peu.

M. Blouin: Je peux vous parler...

[Interpretation]

Mr. Breau: Have there already been investigations by local or regional organizations or by the government as to what it would cost to establish a...

Mr. Cloutier: There have been investigations and reports, and applications have been sent by maritime companies but I think that they are still waiting for an answer. Mr. Blouin probably knows a little more about applications that have been made.

Mr. Blouin: Well, the situation is as follows. As has been mentioned yesterday at Baie-Comeau, an ice-breaker ferry can only be built with a grant. Apparently, the company which is now operating cannot undertake the construction of an ice-breaker, which is very expensive, without previous assurance that it will obtain a grant for such construction. Neither of the two ferries now in operation between Matane and Godbout is fit for ice navigation. Neither meets the requirements for maintaining regular service during the winter months, as is necessary.

Mr. Breau: It has never been determined what amount would be necessary?

Mr. Blouin: Well, as regards the amount of the grant, if the ice-breaker ferry costs \$5 million or \$6 million, I think the federal government has percentage data on what can be granted to a company for the construction of such a ship.

Mr. Breau: With regard to port facilities, has an application already been filed with the Department of Public Works, or is this the first time that you make an application?

Mr. Cloutier: Sir, applications have been made time and time again. If you visit the port of Sept-Îles, you will realize how great a need there is, especially considering the tonnage handled there, for other facilities besides the existing ones.

Mr. Breau: Applications have already been made?

Mr. Cloutier: Applications, dear sir! Mr. Blouin can tell you more about this.

Mr. Blouin: I can tell you about...

[Texte]

M. Cloutier: Des demandes des facilités du développement portuaire.

M. Blouin: En effet, en ce qui a trait à l'amélioration des facilités portuaires, des demandes répétées ont été faites, appuyées par les corps publics, la ville, les chambres de commerce et tous les autres organismes. Et, je dois dire que cela n'a rien donné à venir jusqu'à ce jour. Alors, c'est déplorable, comme vient de le dire M. Cloutier, qu'on n'ait encore rien obtenu pour un port tel que celui de Sept-Îles, qui est passé au premier rang parmi les ports de mer à eau profonde au Canada, au point de vue tonnage. Des études ont été faites, entre autres, de hauts fonctionnaires sont venus sur les lieux, ont visité et ont recommandé, par exemple, la construction d'un nouveau quai. Mais on s'est toujours renvoyé la balle du ministère des Travaux publics à celui des Transports et cela n'a abouti à rien jusqu'à maintenant.

Alors, c'est pour cela que je demande au Comité de recommander de nouveau que des mesures soient prises dans le but d'améliorer ces facilités, car c'est devenu très important et très urgent.

M. Breau: Au sujet des transports aériens, monsieur le président, peut-être M. Allen pourrait-il répondre à cela. Le service actuel d'Air Canada à Sept-Îles, est-ce seulement une route, Sept-Îles-Montréal?

M. Allen: Présentement, Air Canada dessert la région entre Montréal et Sept-Îles avec, dans un cas, un vol direct Montréal-Sept-Îles, dans l'autre cas, une escale à Québec, ce qui veut dire Montréal-Québec-Sept-Îles, également un autre vol, Montréal-Québec-Chicoutimi ou l'aéroport de Bagotville, pour être plus précis, et Sept-Îles. Ce qui veut dire trois vols par jour, dont l'un direct, un autre comportant une escale et le troisième deux escales.

M. Breau: Il n'y a aucun vol au-delà de Montréal, c'est un service strictement en direction de Montréal?

M. Allen: Eh bien, disons que dans un cas, un de nos vols, le même appareil continue à Ottawa.

M. Breau: Mais ce n'est pas un service qui pourrait être appelé national?

M. Allen: Eh bien, disons que, automatiquement, les vols font une correspondance pour les autres régions, les autres villes importantes.

M. Breau: Supposons qu'une politique de transport régional de l'air soit élaboré et que

[Interprétation]

Mr. Cloutier: ...Applications for new port facilities.

Mr. Blouin: With regard to the improvement of port facilities, applications have been made repeatedly, supported by public bodies, by the city, by the Chambers of Commerce, and by all the other organizations. I must say that nothing has been done so far. As Mr. Cloutier was saying, it is a shame that nothing has been obtained yet for a port such as that of Sept-Îles, which has become first in terms of tonnage among all deep-seaports in Canada. There have been investigations; officials have come and visited the place, and they have recommended, for instance, the construction of a new wharf. But the Department of Transport and the Department of Public Works have been passing the buck to each other, and nothing has been done so far.

This is why I am asking the Committee to recommend again that steps be taken to improve existing facilities, as this has become very important and very urgent.

Mr. Breau: On the matter of air transport, Mr. Chairman, perhaps Mr. Allen could answer my question. As far as present Air Canada service at Sept-Îles is concerned, is there only one route, between Sept-Îles and Montreal?

Mr. Allen: At present, Air Canada serves the region between Montreal and Sept-Îles with one direct flight from Montreal to Sept-Îles, one from Montreal to Quebec to Sept-Îles with a stopover in Quebec, and a third one from Montreal to Quebec to Chicoutimi—or, to be more specific, to Bagotville airport—then to Sept-Îles. That is three flights a day—one direct, one with one stopover, and a third one with two stopovers.

Mr. Breau: There is no flight beyond Montreal? You have air service to Montreal only?

Mr. Allen: One of the flights goes on to Ottawa.

Mr. Breau: But there is no service that could be termed national?

Mr. Allen: Well, of course, there are connecting flights with other regions, with other important centres.

Mr. Breau: Let us suppose that a regional air service policy were developed and that

[Text]

des ententes interviennent, ce service-là pourrait être facilement remplacé par un service régional amélioré.

M. Allen: Voici. Ce serait là, alors, des hypothèses et je peux difficilement à ce moment-ci, même en ma qualité de représentant de la Chambre, vous dire que le transporteur régional pourrait remplir exactement les mêmes fonctions et pourrait desservir et continuer de maintenir le prestige de la ligne nationale qui dessert la région ici pour plusieurs raisons.

M. Breau: C'est tout.

M. Cloutier: Monsieur Breau, comme je l'ai dit tout à l'heure, à Sept-Îles, Air Canada nous procure le seul lien que nous ayons avec une compagnie de transport national, il n'y a aucun chemin de fer. Air Canada maintient des prix plus bas ou, à tout le moins, un prix raisonnable et indirectement force les autres compagnies régionales à garder des prix plus raisonnables. Naturellement, leur service n'est pas le même. Air Canada donne un service direct ou à peu près, tandis que les autres donnent un service régional, ils ne peuvent pas avoir les mêmes prix. Mais, nous avons le droit, n'ayant aucun chemin de fer ou quoi que ce soit, d'avoir Air Canada et, par voie de conséquence, un service adéquat.

Qu'on déclenche une grève pendant un ou deux mois, d'une compagnie à l'autre... 425 milles nous séparent de Québec et l'hiver est long à Sept-Îles!

M. Breau: En ayant une politique de l'air améliorée, des ententes touchant les prix et les communications avec Montréal, l'Europe ou l'Ouest du Canada, pourraient facilement être conclues. Maintenant, en cas de grève, on pourrait émettre des permis temporaires, comme la chose s'est produite lors de la grève d'Air Canada.

M. Cloutier: Monsieur Breau, l'expérience nous a appris que personne ne peut se porter garant de la qualité du service qu'on a actuellement, malgré les meilleurs arrangements possibles il y a toujours des choses qui ne vont pas.

Le président: Monsieur Skoberg.

Mr. Skoberg: Mr. Chairman, in your brief you refer to the number of flights that have to be cancelled. How many flights are cancelled now due to weather conditions? You recommend that there be more facilities installed to handle this situation. Are there a number of flights now for both airlines that have to be cancelled?

[Interpretation]

agreements were entered into. The present service could easily be replaced by a regional service, which would have to be improved.

Mr. Allen: Well, those are only assumptions, and it is difficult for me at present, even as a representative of the Chamber of Commerce, to tell whether a regional carrier could serve exactly the same purpose and maintain the prestige of the national line that serves our region, and this, for a number of reasons.

Mr. Breau: This is all.

Mr. Cloutier: Mr. Breau, as I said a while ago, the only national transport company that serves Sept-Îles is Air Canada. We have no railway service. Air Canada has lower, or at least reasonable, tariffs, and thus indirectly compels regional carriers to keep their prices down. Of course, they do not give the same kind of service. Air Canada gives more or less direct service, whereas the other companies give regional service, and therefore cannot have the same tariffs. But considering we have no railway or other services, we are entitled to Air Canada service—and to adequate service at that.

Let there be a strike for a month or two, spreading from one company to another—we are 425 miles away from Quebec, and winter is long in Sept-Îles!

Mr. Breau: If air transport policy was improved, agreements concerning prices and communications with Montreal, Europe, or Western Canada could easily be entered into. Then, in case of a strike, temporary licences could be issued, as was done during the Air Canada strike.

Mr. Cloutier: Mr. Breau, experience has taught us that nobody can guarantee the quality of service that we have now. Even with the best possible arrangements, something always goes wrong.

The Chairman: Mr. Skoberg.

M. Skoberg: Monsieur le président, dans son mémoire, la Chambre de commerce mentionne que plusieurs vols doivent être annulés. Combien sont annulés à cause des intempéries et qui ne seraient pas annulés si les installations étaient annulées. Est-ce qu'il y a encore plusieurs vols qui doivent être annulés?

[Texte]

M. Cloutier: Je n'ai pas présentement de statistiques donnant le nombre de vols qui ont pu être annulés récemment à cause de mauvaises conditions atmosphériques ou qui auraient pu avoir lieu quand même, si de meilleures facilités eussent existé. Mais simplement de mémoire je puis vous dire qu'au cours du mois dernier, deux fins de semaine consécutives, les deux compagnies, Air Canada et Québecair, ont été obligées d'annuler le samedi et le dimanche après-midi des vols réguliers ici, à Sept-Îles, à cause des conditions de la température qui, probablement, auraient pu avoir eu lieu quand même si nous avions eu de meilleures facilités de navigation à l'aéroport. Je n'ai pas de statistiques précises, mais elles sont certainement compilées quelque part par le ministère des Transports et par chacune des compagnies aériennes. Mais, c'est un fait et je vous donne un exemple de ce qui s'est produit au cours du mois dernier, deux fins de semaine consécutives, à cause du brouillard. Le plafond aérien était au-dessous des limites permises et les deux compagnies ont été obligées d'annuler des vols ou les détourner, retenir des passagers à Québec et à Chicoutimi, justement pour cela.

Mr. Skoberg: Percentagewise, then, you would not have anything.

I have another question, Mr. Chairman. Is the port facility here a publicly owned port, or do the companies own the port?

M. Cloutier: Les facilités portuaires. Le port de Sept-Îles est un port semi-privé, semi-public, moitié-moitié ou à peu près. Les compagnies gèrent leur propre section qui est privée et il y a ensuite le port public.

Le président: Monsieur Corbin?

M. Corbin: Monsieur le président, j'ai remarqué dans le mémoire présenté par la Chambre de commerce de Sept-Îles très peu d'allusions au mode de transport par chemin de fer, évidemment, il n'en existe pas. Il y a un chemin de fer, qui appartient à la compagnie, pour se rendre aux gisements miniers plus au nord. Par contre, hier à Baie-Comeau, les organismes de la région de Baie-Comeau et de Haute-riève ont fait des recommandations en ce sens que le gouvernement devrait procéder à une étude quant à la possibilité d'établir un lien ferroviaire avec l'extérieur. Et puis je remarque l'absence de cette recommandation dans votre mémoire, les raisons en seraient-elles que vous ne croyez pas à l'utilité d'un tel service? Enfin, qu'est-ce qu'il en est?

M. Cloutier: Nous croyons à l'utilité d'un tel service de chemin de fer. Naturellement, à

[Interprétation]

Mr. Cloutier: I do not have statistics here on the number of flights that have had to be cancelled recently on account of bad weather, and that could have operated had we had better facilities. However, I can tell you off-hand that in the past month, for two consecutive weekends, both companies, Air Canada and Québecair, have had to cancel regular Saturday and Sunday afternoon flights at Sept-Îles, due to bad weather, while these flights could easily have been maintained, had we had better airport facilities. I do not have exact statistics available, but they are certainly being compiled by the Department of Transport and by each of the airline companies. However, this is a fact, and I have just given you an example of what happened in the past month, for two consecutive weekends, due to foggy weather. The cloud ceiling was below permissible limits, and consequently both companies had to cancel or re-route flights and keep passengers in Quebec or Chicoutimi.

Mr. Skoberg: En pourcentage, vous n'avez aucun chiffre à nous donner. Une autre question, monsieur le président. Est-ce que les installations portuaires sont la propriété des compagnies ou bien de la municipalité?

Mr. Cloutier: As regards port facilities, Sept-Îles is a semi-private, semi-public port—about fifty-fifty. The companies operate their own section, which is private, and the other portion of the harbour is public property.

The Chairman: Mr. Corbin?

Mr. Corbin: Mr. Chairman, I noticed that in the brief presented by the Chamber of Commerce of Sept-Îles, there is hardly any mention of railway transport. Of course, there is no railway service. There is one railway line, owned by the mining company, that goes to the mine fields further up north. On the other hand, recommendations were made yesterday at Baie-Comeau by the organizations of the Baie-Comeau and Haute-riève area, to the effect that the government should study the feasibility of establishing railway connection with the outside. I noticed that there was no such recommendation in your brief. Does it mean that you do not believe such service to be useful? What are the reasons for this?

Mr. Cloutier: We believe that such railway service would be useful. Of course, the geo-

[Text]

Sept-Îles la situation géographique n'est pas la même qu'à Baie-Comeau. Nous croyons à la possibilité d'une continuation d'un chemin de fer, peut-être de Pointe-au-Pic vers la Côte-Nord, ou encore d'un traversier sur rail qui pourrait aller de Port-Cartier-rive sud ou Baie-Comeau-rive sud. Mais la question est si délicate et requiert l'avis de tant de spécialistes, que je crois préférable de laisser le tout à leur discrétion si la demande est faite. Des études ont déjà été faites à cet effet, ainsi que des demandes et on a prouvé que la rentabilité n'était pas bonne dans le temps. Mais depuis, si s'est écoulé peut-être 8 ou 10 ans, les choses ont sans doute changé, et nous sommes très intéressés à avoir une liaison avec un chemin de fer quelque part.

M. Corbin: Alors, seriez-vous prêt à recommander une étude dans ce sens-là?

M. Cloutier: Certainement et nous recommandons cette étude à 100 p. 100.

M. Corbin: Et à votre avis, croyez-vous que le plan le plus susceptible de rendre service à la Côte-Nord serait une liaison entre les deux rives par traversier-rail (genre brise-glace) à l'année longue, ou serait-ce l'établissement d'une réelle ligne ferroviaire vous reliant tout le long de la Côte jusqu'à Québec?

M. Cloutier: Personnellement, et je crois que c'est l'avis de la Chambre de commerce, il est sûr qu'une ligne directe, une continuation de Pointe-au-Pic vers la Côte-Nord serait avantageuse. Disons, entre parenthèses, qu'elle nous permettrait peut-être d'avoir un pont sur la rivière Saguenay. Mais, disons que cela éviterait des retards. Et, vous savez qu'en dernier ressort, si l'on n'a pas une ligne directe, un transport par bateau sur rail, c'est beaucoup mieux que rien. Mais une ligne directe sur la terre ferme tout le temps, il y a moins de retard et moins de problèmes.

M. Corbin: Mais il y a quand même la question de rentabilité qui est très importante dans toute l'affaire. Une dernière question, monsieur le président, ceci concerne le transport routier. A votre avis et celui de la Chambre de commerce de Sept-Îles, est-ce que ce transport est satisfaisant à l'heure actuelle?

M. Cloutier: Le transport routier?

M. Corbin: Oui.

M. Cloutier: C'est sûr qu'il est satisfaisant. Mais, naturellement, si la subvention au transport par camion et chemin de fer qui est accordée actuellement aux provinces Mariti-

[Interpretation]

graphical situation at Sept-Îles is not the same as it is at Baie-Comeau. We believe that it would be feasible to extend railway service, maybe from Pointe-au-Pic towards the North Shore, or to have a train ferry from Port-Cartier, or from Baie-Comeau, to the South Shore. But this being a very difficult matter, which requires the advice of many experts, it would be better, I think, to leave it to them if an application is made. Studies and applications have been made in the past, and it has been shown that such a service would not be profitable. However, eight or ten years have elapsed since then, and things have probably changed. We would be very interested in having some kind of railway connection with other regions.

Mr. Corbin: Would you be prepared, then, to recommend that studies be made on the subject?

Mr. Cloutier: Definitely. We are a hundred per cent in favour of such studies being made.

Mr. Corbin: In your opinion, would the most useful project for the North Shore be a year-round ice-breaker train ferry service between the two shores, or rather a proper railway connection all along the shore to Quebec?

Mr. Cloutier: Personally, and I believe this is the opinion of the Chamber of Commerce, a direct line from Pointe-au-Pic to the North Shore would be most advantageous. Let me add, by the way, that this would maybe allow us to have a bridge over the Saguenay River. Anyway, it would prevent delays. In the last resort, you know, if we cannot have a direct line, a train ferry service is much better than nothing at all, although a direct line by land causes less delays and less problems.

Mr. Corbin: But there is still the matter of profitability, which is a major one. I have one last question, Mr. Chairman, about road transport. Do you, and does the Chamber of Commerce, consider road transport to be satisfactory at the present time?

Mr. Cloutier: Road transport?

Mr. Corbin: Yes.

Mr. Cloutier: Of course, it is. However, if truck and railway transport on the North Shore were to be subsidized under the Transport Act, the way that transport in the Mari-

[Texte]

mes, en vertu de la Loi sur les Transports, pouvait l'être aussi au transport sur la Côte-Nord, ceci permettrait une diminution des coûts. Dans les provinces Maritimes et sur la rive sud, les subventions au transport sont accordées pour éliminer peut-être une concurrence entre chemin de fer et transport routier, mais nous, sur la Côte-Nord, nous n'avons pas de transport par chemin de fer. Il serait donc urgent que l'on applique cette même politique sur la Côte-Nord à l'endroit du transport routier.

M. Blouin: Monsieur le président, je pense que nous en avons parlé dans ce sens hier, à Baie-Comeau, quand on a fait allusion au *Maritime Freight Act* qui devrait s'appliquer à la Côte-Nord. Si vous me permettez, monsieur le président, ici...

Le président: Allez, avec plaisir.

M. Blouin: On me présente un mémoire de la ville de Port-Cartier, je pense que vous l'avez, et vous allez tout à l'heure demander au maire de Port-Cartier de venir répondre.

M. Corbin: Je n'ai pas d'autres questions, monsieur le président.

Le président: Monsieur Nesbitt?

Mr. Nesbitt: I have only one very brief question, Mr. Chairman. Quite frankly the report, I agree with Mr. Pringle, is so well prepared as to form that it is very difficult to have any questions to ask. Also I would like to say that I could not help but want to put on the record that the requests made in the report seem eminently reasonable and sensible. But there is one thing which I think should be on the record since many people from other parts of the country will be reading this who are not entirely familiar with the geography of the area. Perhaps you could tell us where the small port, I take it, of Godbout is located. How far is it from Sept-Îles and in which direction—east or west—with reference to the ferry service between Matane and...

M. Cloutier: Je vais laisser M. Blouin répondre cette fois-ci.

Le président: Monsieur Blouin.

M. Blouin: Peut-être parce que je suis familier. Godbout est situé à 110 milles... 110 miles west of here. That is where Godbout is situated.

Mr. Nesbitt: Then that is not quite midway between Baie Comeau and Sept-Îles.

[Interprétation]

times is at present, obviously costs could then be reduced. It may be that in the Maritimes and on the South Shore, transport is being subsidized in order to eliminate competition between road transport and railway transport. But we, on the North Shore, have no railway transport. It is, therefore, very important that the same policy should apply to road transport on the North Shore.

Mr. Blouin: Mr. Chairman, I believe this was mentioned yesterday at Baie-Comeau, when remarks were passed to the effect that provisions similar to those of the *Maritime Freight Rates Act* should apply to transport on the North Shore. If I may, Mr. Chairman—

The Chairman: Please go on.

Mr. Blouin: I have just been given a brief submitted by the town of Port-Cartier. I believe you have it too and are going to ask the Mayor of Port-Cartier to come and answer questions.

Mr. Corbin: I have no further questions, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Nesbitt?

M. Nesbitt: Une question très brève, monsieur le président. Franchement, je suis d'accord avec M. Pringle, le rapport a été si bien rédigé qu'il est très difficile de poser des questions. Mais, néanmoins, je ne puis m'empêcher de dire que les demandes formulées dans le rapport me semblent très raisonnables, très logiques. Pour le compte rendu qui sera lu par un grand nombre de personnes vivant dans d'autres parties du pays, il serait peut-être bon que vous nous disiez où se trouve le petit port de Godbout? Quelle est sa distance de Sept-Îles? Et dans quelle direction? À l'est ou à l'ouest par rapport au service du transbordeur de Matane?

Mr. Cloutier: I will let Mr. Blouin answer this time.

The Chairman: Mr. Blouin?

Mr. Blouin: Maybe because I am familiar with the area. Godbout is 110 miles... à l'ouest d'ici.

M. Nesbitt: Ce n'est pas tout à fait à moitié chemin entre Baie-Comeau et Sept-Îles.

[Text]

Mr. Blouin: Godbout is closer to Baie Comeau than to Sept-Îles. It is only 40 miles from Baie Comeau. It is 110 miles from here.

Mr. Nesbitt: Then that precipitates one further question, Mr. Chairman. If the Port of Godbout is located 120 miles from Sept-Îles, and if a ferry service as requested were provided—an ice breaking ferry service for that area—would it not be highly inconvenient for the people of Sept-Îles? I can understand that while there might be some slight inconvenience it would serve Baie Comeau quite well, but 120 miles is some distance. Would it not cause great inconvenience to the people of Sept-Îles to have a ferry going to that place?

Mr. Blouin: It certainly would, but you have to take into consideration the width of the river. Godbout is the most strategic point to connect with Matane on the other side, which is linked by a railroad, and it is only 26 miles across from Godbout. If we recommended that the ferry be in service from Matane to Sept-Îles this would represent a distance of 122 miles by water. Therefore it is almost prohibitive to put a ferry boat there. The best and most economic line, I am told, is the direct one. This is from Godbout to Matane. I agree with you that it is not very convenient to have to go by road for 110 miles and return, which is 220 miles. That is not very convenient. As a matter of fact, I think there is another point which is going to be raised when the Mayor of the town of Port Cartier presents his brief later on.

There will be further talk about that, because there is another suggestion being made of another ferry boat from Matane to Port Cartier. At any rate that is going to be taken care of by the Mayor of Port Cartier.

Mr. Nesbitt: I think that answers my question, Mr. Chairman. In other words, Mr. Blouin is saying that what you lose one way, you make up in the other. Thank you very much.

Mr. Blouin: We try to do that.

Mr. Allmand: Monsieur Cloutier, la Chambre de Commerce n'a-t-elle jamais demandé que le Conseil des Ports nationaux prenne le contrôle du port de Sept-Îles?

Mr. Cloutier: Il y a une étude pour une commission du port ou autres possibilités pour améliorer la situation du port de Sept-Îles, mais c'est seulement une étude. Je dirais que l'étude n'est pas tellement avancée actuellement, mais elle se poursuivra dans l'année qui suivra.

[Interpretation]

M. Blouin: Godbout est plus près de Baie-Comeau que de Sept-Îles, et c'est à 110 milles d'ici et à 40 milles de Baie-Comeau.

M. Nesbitt: Et ceci entraîne une autre question, monsieur le président. Si le port de Godbout est à 110 milles de Sept-Îles, et si on assurait le service de transbordeur comme vous le demandez, est-ce que cela ne causerait pas de sérieux inconvénients à la population de Sept-Îles. Cela servirait très bien la population de Baie-Comeau mais que dirait la population de Sept-Îles?

M. Blouin: Naturellement, mais il faut tenir compte de la largeur du fleuve. Godbout est le point le plus stratégique pour la liaison avec Matane de l'autre côté, et Matane, est desservie par le chemin de fer. Par eau, il n'y a que 26 milles de Godbout et Matane. Mais à supposer que nous recommandions que le transbordeur soit établi entre Matane et Sept-Îles, il y a par eau 122 milles de Matane à Sept-Îles, de sorte que c'est énorme pour un traversier. La ligne la meilleure, et la plus rentable, d'après ce qu'on me dit, c'est la ligne directe de Godbout à Matane. Je reconnais avec vous qu'il n'est pas très commode, de devoir se rendre par route sur une distance de 110 milles pour prendre le transbordeur. Aller et retour cela fait une distance de 220 milles. Ce n'est pas très commode. Un autre point sera soulevé par le maire de la ville de Port-Cartier lorsqu'il présentera son mémoire et on reviendra là-dessus.

Une autre proposition sera formulée à propos d'un transbordeur entre Matane et Port-Cartier. Mais je crois que c'est le maire de Port-Cartier qui nous en parlera.

M. Nesbitt: Ceci répond à ma question. Autrement dit, M. Blouin nous dit: ce que vous perdez d'une façon, vous le compensez d'une autre.

M. Blouin: Nous cherchons à le faire.

Mr. Allmand: Mr. Cloutier, has the Chamber of Commerce never asked that the National Harbours Board take charge of the Port of Sept-Îles?

Mr. Cloutier: A study is being made about the feasibility of having a harbour commission or other ways of improving the situation at the Port of Sept-Îles, but it is only a study. It is not at a very advanced stage yet, but it will be carried on this year.

[Texte]

M. Allmand: Savez-vous s'il y a une préférence pour le Conseil des Ports nationaux? Car, si votre port est le plus grand du point de vue tonnage, c'est peut-être le temps pour le Conseil des Ports nationaux de prendre l'administration.

M. Cloutier: Si on regarde le rapport de M. Manning sur les questions maritimes, il faut prendre le temps d'étudier la question d'un port national et d'une commission du port.

M. Allmand: De toute façon, vous n'avez pas de préférence à Sept-Îles?

M. Cloutier: Nous aurons peut-être un jour une préférence, après étude et avec des chiffres sur l'efficacité d'une commission du port et l'efficacité du Conseil des Ports nationaux. Lequel des deux est le plus efficace? On devra en compléter l'étude et se prononcer par la suite.

Le président: Monsieur Blouin, avez-vous une question supplémentaire?

M. Blouin: Je ne vois pas ce que le Conseil des Ports nationaux pourrait apporter d'amélioration en ce qui nous concerne comme établissement portuaire.

D'accord, c'est le port le plus important au Canada au point de vue tonnage et surtout expédition de minerais de fer, mais il reste que c'est toujours un port semi-privé, comme l'a dit M. Cloutier. Il en a été question déjà; le Conseil des Ports nationaux n'est pas intéressé d'une part, et je ne pense pas, d'autre part, que la population soit intéressée à ce que le Conseil des Ports nationaux prenne en main le port de Sept-Îles. Je ne vois pas non plus quelle amélioration il pourrait apporter.

Cependant, il a été question d'une commission locale du port et selon la loi du ministère des Transports, il y a des commissions locales du port qui s'occupent de l'administration d'un port. Cela a été discuté et il faut nécessairement, comme l'a dit M. Cloutier, bien des chiffres et bien des détails; cela comporte des implications aussi. La question d'une commission locale du port est encore à l'étude.

Mr. Nesbitt: I have a supplementary question.

The Chairman: Mr. Nesbitt.

Mr. Nesbitt: What percentage of the great tonnage that moves out of Sept-Îles goes via the privately owned facilities of the company docks, and what percentage goes out over the public docks? Do you have any idea?

[Interprétation]

Mr. Allmand: Do you know whether they favour management by the National Harbours Board? For if your harbour is first in terms of tonnage, it may be time for the National Harbours Board to take over management.

Mr. Cloutier: Looking at Mr. Manning's report on maritime matters, we must study at length the matter of a national harbour and a harbour commission.

Mr. Allmand: Anyway, here in Sept-Îles you have no special preference?

Mr. Cloutier: We may have once the study has been made and we have data on the efficiency of the National Harbours Board and a harbour commission respectively. Which is going to be most efficient? We need to have the study completed, then make a decision.

The Chairman: Mr. Blouin, do you have a supplementary?

Mr. Blouin: I fail to see how the National Harbours Board could bring about any improvement where our port is concerned.

I agree that it is the most important port in Canada in terms of tonnage, and especially iron ore shipping, but the fact remains that it is, as Mr. Cloutier said, a semi-private port. The matter has been raised before. However, the National Harbours Board, on the one hand, is not interested, and I do not think that the population, on the other hand, is interested in having the National Harbours Board take over management of the Port of Sept-Îles. I also fail to see what improvement it could bring about.

However, mention has been made of a local harbour commission, and according to legislation governing the Department of Transport, ports may be administered by local harbour commissions. The matter has been under discussion, but, as Mr. Cloutier said, it is necessary to have a lot of figures and exact details. Moreover, there are various implications. The matter of the creation of a local harbour commission is still being investigated.

M. Nesbitt: Question supplémentaire.

Le président: M. Nesbitt.

M. Nesbitt: Quel pourcentage du tonnage est manutentionné par les compagnies et quel pourcentage est manutentionné par les docks publics, avez-vous une idée?

[Text]

M. Cloutier: Est-ce que M. Bissonnette pourrait répondre? Je vais laisser parler M. Rioux qui est un peu le responsable de l'étude sur les domaines du port.

M. Benoît Rioux (gérant, Eastern Canada Stevedoring et membre de la Chambre de Commerce): Nous avons ici des statistiques fournies par le gouvernement fédéral pour l'année 1968: Sept-Îles, incluant Pointe-Noire, 26,012,690 tonnes; Vancouver, 24,490,320 tonnes; Montréal, 20,895,922 tonnes.

M. Cloutier: Est-ce que nous avons des statistiques sur la différence entre le transport du fer et le fret strictement?

M. Rioux: Nous n'avons pas actuellement de statistiques à vous fournir sur la différence entre le total-cargo manipulé et le cargo général. Cependant, il est certain que la congestion sur les quais est rendue à un point où, si de nouvelles facilités portuaires ne sont pas construites incessamment, il sera très très difficile de pouvoir manutentionner le cargo général avec seulement un quai de 600 pieds de long et un autre quai de 700 pieds de long qui appartiennent au gouvernement fédéral. De plus, il y a un autre quai de 200 pieds; ce qui veut dire que le gouvernement fédéral est propriétaire de 1,500 pieds de quai à Sept-Îles pour la manutention du cargo général qui dépasse approximativement 300,000 tonnes, n'incluant pas le cargo en vrac, tel le ciment.

The Chairman: Does that answer your question, Mr. Nesbitt?

Mr. Nesbitt: No, not exactly, but I will pursue it at another time.

Mr. Blouin: Mr. Chairman, we could say that the biggest volume naturally is in iron ore.

The Chairman: Mr. Allmand.

M. Allmand: Je n'ai pas fini mes questions. Le témoin vient justement de donner d'autres informations que je voulais. Sur un autre sujet, monsieur le président, quels sont les taux pour la traverse entre Godbout et Matane?

M. Blouin: \$10 pour une automobile et \$4 pour chaque passager.

M. Allmand: \$10 pour une automobile et \$4 pour chaque passager. Et pour un camion?

M. Blouin: Cela varie selon la longueur, la grosseur et la capacité du camion. Cela peut coûter jusqu'à \$70 pour un gros camion de transport, et même plus.

[Interpretation]

Mr. Cloutier: Could Mr. Bissonnette answer this application? I will let Mr. Rioux speak to this, as he is in a way responsible for the study on matters concerning the harbour.

Mr. Benoît Rioux (Manager, Eastern Canada Stevedoring, and Member of the Chamber of Commerce): We have here statistics provided by the federal government for the year 1968: Sept-Îles, including Pointe-Noire—26,012,690 tons; Vancouver—24,490,320 tons; and Montreal—20,895,922 tons.

Mr. Cloutier: Do we have statistics on the difference between iron ore transport and freight as such?

Mr. Rioux: At present we cannot give you statistics on the difference between overall cargo handled and general cargo. However, there is no doubt that congestion on the docks has reached a point where, unless new port facilities are built immediately, it will be extremely difficult to handle general cargo with only a wharf 600 feet long and one 700 feet long belonging to the federal government. There is also another dock 200 feet long, which means that the federal government owns, 1,500 feet of wharves here at Sept-Îles for the handling of general cargo which exceeds 300,000 tons, not including bulk cargo, such as cement.

Le président: Est-ce que cela répond à votre question monsieur Nesbitt?

M. Nesbitt: Non, pas exactement mais j'y reviendrai un peu plus tard.

M. Blouin: Excusez-moi, monsieur le président, on peut dire que le plus gros volume des cargaisons consiste en minerai de fer.

Le président: M. Allmand.

Mr. Allmand: I have not completed my questioning. The witness has just given additional information which I needed. On another matter, Mr. Chairman, what are the ferry rates between Godbout and Matane?

Mr. Blouin: \$10.00 for a car and \$4.00 for each passenger.

Mr. Allmand: \$10.00 for a car and \$4.00 for each passenger. What about a truck?

Mr. Blouin: It varies according to length, size and capacity. It can be as much as \$70.00 for a large transport truck, or even more.

[Texte]

M. Allmand: Est-ce que les gens de cette région considèrent ces taux trop élevés? Est-ce qu'il y a des plaintes au sujet de ces taux?

M. Blouin: Disons que ces taux sont très élevés. Évidemment, il faut tenir compte aussi du trajet et du trafic. Est-ce que ces bateaux sont toujours remplis? On sait que pendant les fins de semaine, il y a un immense trafic. Par contre, les compagnies nous disent que vers le milieu de la semaine, le trafic diminue. Alors, si l'on tient compte de ces considérations, les taux sont à peu près normaux. De plus, il est reconnu que ces compagnies n'obtiennent aucun subside du gouvernement à l'heure actuelle parce que c'est rentable. C'est évident que ces taux aident la compagnie à opérer de façon rentable.

M. Allmand: Vous avez dit que la distance est de 26 milles?

M. Blouin: 26 milles.

M. Allmand: Je crois que le taux de la traverse pour l'Île-du-Prince-Édouard, par exemple, est de \$2.50 ou de \$3.

The Chairman: Mr. Allmand, would you direct your questions to the Chair, please.

M. Allmand: Pardon?

Le président: Voulez-vous demander vos questions au président. M. Cloutier serait peut-être en mesure de répondre.

M. Allmand: C'est tout.

The Chairman: Mr. McGrath.

Mr. McGrath: Mr. Chairman, I wonder if it might be useful to ask the Clerk of the Committee to get a schedule of rates charged on the ferries in this area—in the Gulf of St. Lawrence, the PEI ferries and so on, so that we could have this before us when we make our study and our recommendations.

The Chairman: That is a very good suggestion. Mr. Mather.

Mr. Mather: Mr. Chairman, yesterday in Baie Comeau we heard briefs in which recommendations were made to the Committee supporting the idea that the north shore highway be improved or upgraded in the hope that it would become a part of the Trans-Canada Highway system. In line with that, it was proposed that discussions should

[Interprétation]

Mr. Allmand: Do the people in this area consider the rates to be excessive? Have there been any complaints with regard to these rates?

Mr. Blouin: These rates are very high. But we must keep in mind the length of the crossing as well as the traffic. Are the ferries always filled to capacity? We know that over the week-end there is a lot of traffic, but the companies tell us that about midweek, traffic decreases. If you take this into consideration, rates are about normal. Also, it has been recognized that those companies are not subsidized by the government at the present time, because they operate with a profit. Obviously, these rates make their operation profitable.

Mr. Allmand: You said the distance was 26 miles?

Mr. Blouin: Yes, 26 miles.

Mr. Allmand: I think that the rate at the Prince Edward Island ferry, for instance, is \$2.50 or \$3.00.

Le président: M. Allmand, voulez-vous adresser nos questions au président s'il vous plaît?

Mr. Allmand: Pardon me?

The Chairman: Would you please address your questions to the Chairman? Mr. Cloutier might be able to answer.

Mr. Allmand: That is all.

Le président: Monsieur McGrath.

M. McGrath: Serait-il utile que nous demandions au secrétaire du comité d'obtenir le tarif exigé dans ces régions, le tarif des services de transbordeur de l'Île-du-Prince-Édouard et de toute la région, afin que nous ayons ces chiffres à notre disposition lorsque nous étudierons la question et ferons nos recommandations.

Le président: C'est une très bonne idée. Monsieur Mather.

M. Mather: Monsieur le président, hier à Baie-Comeau, dans un mémoire, il était recommandé au comité que la route de la rive nord soit améliorée dans l'espoir qu'elle fasse partie de la route trans-canadienne et qu'un a proposé que des négociations aient lieu avec les autorités fédérales et les autorités provinciales. Je me demande si vous et

[Text]

take place with the provincial and federal people who might be concerned. As I see no mention of this in your brief, I wondered if you and your delegation would support a similar idea to that expressed to the Committee in Baie Comeau?

M. Cloutier: Nous avons complètement oublié la route transcanadienne, mais nous avons une lettre ici qui dit que nous la supportons à 100 p. 100. La Côte-Nord devrait être desservie par une route transcanadienne qui irait vous rejoindre à Terre-Neuve.

M. Blouin: Monsieur le président, j'ai une lettre ici qui vient d'être déposée par le maire de la ville de Sept-Îles et qui pourrait être ajoutée au mémoire présenté par la Chambre de Commerce de Sept-Îles. Cette lettre recommande justement qu'un tronçon de la route transcanadienne vienne s'ajouter à la route 15 qui se termine présentement à Moisie.

Le président: M. Blouin, il serait peut-être préférable que le président de la Chambre de Commerce prenne connaissance de cette lettre pour voir s'il approuve votre demande.

M. Lauréat Méthot (échevin de Sept-Îles): Monsieur le président, messieurs les députés, j'aimerais attirer votre attention sur le manque déplorable de nos moyens de communications terrestres sur la Côte-Nord, principalement dans le comté Duplessis où ils sont presque nuls.

Nous avons déjà, à maintes reprises, fait plusieurs représentations, surtout au niveau du ministère provincial et jusqu'au premier ministre. Actuellement, les démarches n'ont pas été fructueuses. Je comprends, comme vous tous, que notre région est vouée à un avenir industriel très prometteur. Nous ne voulons pas seulement des paroles; nous voudrions qu'on pose des gestes concrets. A mon humble avis, je crois que seul le Comité des Transports prendrait la chose en main; ce serait le seul moyen de sortir notre région de l'impasse actuelle de nos moyens de communication. Ce serait une solution tout à fait à souhaiter et toute la population le demande; j'espère que vous y donnerez suite.

Le président: Merci beaucoup.

M. Blouin: Encore une fois, monsieur le président, on répète un peu ce qui a été dit à Baie-Comeau hier. Il ne s'agit pas du tracé normal de la route transcanadienne, mais bien d'un tronçon de la route transcanadienne qui continuerait jusque sur la Basse Côte-Nord et qui pourrait aussi communiquer avec les villes minières de l'arrière-pays, afin de

[Interpretation]

votre délégation appuieraient une idée semblable à l'idée exprimée à Baie-Comeau hier?

Mr. Cloutier: We completely overlooked the matter of the Trans-Canada Highway, but we have a letter here saying that we are a hundred per cent in favour of the idea. The North shore should be served by the Trans-Canada Highway all the way to Newfoundland.

Mr. Blouin: Mr Chairman, I have a letter here which has just been tabled by the Mayor of Sept-Îles, and which could be attached to the brief submitted by the Chamber of Commerce of Sept-Îles. It recommends that a section of the Trans-Canada Highway be added to Route 15, which now ends at Moisie.

The Chairman: Mr. Blouin, maybe the President of the Chamber of Commerce should read this letter first in order to decide whether he approves of your request or not.

Mr. Lauréat Méthot (Alderman, Sept-Îles): Mr. Chairman, members of the Committee, I would like to draw your attention to the deplorable lack of land communications on the North Shore, especially in the riding of Duplessis, where they are practically nil.

We have made representations time and time again, especially to the provincial department, and even to the Prime Minister. Our representations have brought no results so far. I understand, as you all do, that our region has a very promising industrial future. We cannot be satisfied with words; we want action. Personally, I think that only the Transport Committee can take matters in hand. It is the only way that communication problems in our region are going to be solved. This would be most desirable, and the whole population is asking for it. I hope that you will act upon this suggestion.

The Chairman: Thank you very much.

Mr. Blouin: Again, Mr. Chairman, we are repeating what was said yesterday at Baie-Comeau. We are not talking about the Trans-Canada Highway as such, but rather about a section of the Highway which would go all the way down to the lower North Shore and which could also connect with the mining towns of the hinterland, in order to put an

[Texte]

sortir ces populations d'un isolement total et complet. Je crois que c'est présenté de cette façon pour sensibiliser les membres du Comité à la question de l'obtention d'un tronçon de la route transcanadienne dans cette région.

Le président: Avant d'aller plus loin, j'ai une lettre qui me parvient de son honneur le maire de Sept-Îles. Je demanderais au président de faire lecture de cette lettre et si le comité le désire, nous demanderons que cette lettre soit ajoutée au compte rendu de notre comité. Voulez-vous lire les recommandations de monsieur le maire?

M. Cloutier:

Le 11 septembre 1969.

Comité des Transports & Communications, Sept-Îles, Qué.

Messieurs,

Pour ajouter au mémoire soumis par la Chambre de Commerce, nous aimerions que le Comité recommande qu'un tronçon de la route trans-canadienne vienne s'ajouter à la Route 15, qui se termine présentement à la Rivière Moisie.

Nous constatons à tous les jours l'augmentation considérable du trafic routier et de plus en plus, les compagnies de transport viennent s'ajouter à celles déjà existantes dans notre région et il est rendu un point que le trafic est tellement dense qu'en fin de semaine, la vitesse est très réduite. A cause de cela, nous croyons aussi que ce tronçon est d'autant plus indispensable à l'amélioration de ladite route, parce que nous n'avons pas de services de chemin de fer comme il en existe dans les autres endroits de la province.

Sept-Îles étant presque le terminus de cette Route 15, il est le point de départ des résidents des villes de Schefferville, de Carol Lake, Labrador City, qui voyagent par affaire ou par plaisir. Il faudrait également mentionner que le tourisme, connaissant la valeur minière de notre région, commence à affluer en assez grand nombre et plus les conditions routières seront améliorées, plus nous aurons de visiteurs.

Il est aussi à souligner que l'on espère bien un jour que ce tronçon de la route transcanadienne reliera la province de Terre-Neuve à notre province, qui n'est

[Interprétation]

end to the complete isolation of those communities. I think that it has been put this way in order to make the members of this Committee aware of the necessity of having a section of the Trans-Canada Highway built in this region.

The Chairman: Before going any further, I have a letter here from His Honour the Mayor of Sept-Îles. I will ask the President to read this letter, and if the Committee so desires, we will have a motion to have this letter appended to our Minutes. Would you please read Mr. Mayor's recommendations?

Mr. Cloutier:

September 11, 1969

The Committee on Transport and Communications Sept-Îles, Que.

Gentlemen,

Further to the memorandum submitted by the Chamber of Commerce, we should like the Committee to recommend that a section of the Trans-Canada Highway be added to Route 15, which presently ends at the Moisie River.

From day to day we are observing the considerable increase in the road traffic, and more and more transportation companies are joining other companies already established in our area. It has reached the point where traffic, during the weekend, is so dense that the speed has to be greatly reduced. We, therefore, believe that that section is extremely important for the improvement of the said road, because we do not have the service of a railroad that exists in other places in the province.

Since Sept-Îles is almost the terminal point of Route 15, it is the point from which residents of the cities of Schefferville, Carol Lake and Labrador City depart when travelling on business or for pleasure. We should also mention that, considering the mining value of our area, tourists are beginning to come in relatively large numbers and, if the road conditions are improved, we will receive even more visitors.

It should also be emphasized that it is hoped that one day that section of the Trans-Canada Highway will connect Newfoundland with our province, which

[Text]

qu'à quelques milles de traverse du village de Blanc-Sablon.

Veuillez agréer, messieurs, l'expression de mes meilleurs sentiments et me croire,

Votre tout dévoué,

(signé)

Donald Gallienne,

Maire de la Cité des Sept-Îles

Le président: Il est proposé par M. Blouin et appuyé par M. Mather que cette lettre fasse partie de notre compte rendu.

The Chairman: Have you finished your questions, Mr. Mather?

Mr. Mather: Yes, sir.

The Chairman: Mr. Godin?

M. Godin: Monsieur le président, il y a quelques instants le témoin nous a parlé du classement des ports de Vancouver, de Sept-Îles et de Montréal. Pourrait-il nous donner le rang du port de Cacouna? Je le demande, parce que j'ai pris connaissance d'une facture pour l'aménagement du port de Cacouna, au montant d'un peu plus de 2 millions de dollars. En supposant que Cacouna se classerait au vingtième rang au Canada, multipliant 2 millions par vingt, est-ce que 40 millions de dollars pourraient apporter des améliorations importantes au port de Sept-Îles?

M. Cloutier: Monsieur Godin, je n'ai pas de statistique mais je demanderais à M. Blouin de répondre à votre question.

Le président: Monsieur Blouin.

M. Blouin: Monsieur le président, de grâce ne parlons pas du port de Cacouna—Rivière-du-Loup. On sait qu'à l'heure actuelle l'état des choses est déplorable: le port de Cacouna a été construit en partie, il n'est pas terminé et je pense que jusqu'à maintenant on a dépensé une somme d'environ 5 millions et demi de dollars. D'accord, cet argent aurait pu être placé dans des endroits où on en a plus besoin et, en ce qui me concerne, je déplore la situation, mais elle est là. À l'heure actuelle les travaux sont arrêtés, le port est fermé et à quoi le port servira-t-il, je ne le sais pas.

Mr. Thomas (Moncton): Mr. Chairman, gentlemen, I would like to compliment you gentlemen on this brief that you have presented. It is very well done, very informative, and actually I find that most questions are answered in the brief; so there is not too much of confusion to me. There is one thing, though, that does strike me. Is it fair to say

[Interpretation]

is only a few miles across from the village of Blanc-Sablon.

Yours very truly,

(signed) Donald Gallienne,
Mayor of Sept-Îles

The Chairman: Mr. Blouin moves, seconded by Mr. Mather, that this letter be printed as an appendix to our proceedings.

Le président: Vous n'avez plus de questions, Monsieur Mather?

M. Mather: Non.

Le président: Monsieur Godin?

Mr. Godin: Mr. Chairman, a moment ago the witness mentioned the classification of the ports of Vancouver, Sept-Îles and Montreal. Could he tell us where the port of Cacouna stands? The reason I am asking this is that I saw a bill for a little over \$2 million for construction of facilities at Cacouna. Supposing the port of Cacouna was 20th in Canada, if we multiply \$2 million by 20, would \$40 million allow for substantial improvements at the port of Sept-Îles?

Mr. Cloutier: Mr. Godin, I do not have statistics, but I could ask Mr. Blouin to answer your question.

The Chairman: Mr. Blouin

Mr. Blouin: Mr. Chairman, please let us not talk about Cacouna, near Rivière-du-Loup. We know that the present state of affairs is deplorable: the harbour at Cacouna has been partly constructed, it is not finished, and \$5.5 million, I think, have been spent there to date. I agree that that amount could have been spent in other places where the need for it was much greater. As far as I am concerned, I find the situation most regrettable, but this is the way things are. At present, construction has been stopped, the harbour is closed, and I do not know what use it is ever going to be.

M. Thomas (Moncton): Messieurs je voudrais vous féliciter pour le mémoire que vous avez présenté, c'est un excellent mémoire qui est plein de renseignements et il répond à toutes les questions possibles, voilà pourquoi il y a peu de questions à poser. Une chose me frappe, néanmoins, est-il juste de dire que le problème, le plus grave, actuellement dans le

[Texte]

that your most serious problem in transportation at present is the problem of handling general cargo? I noticed that one of the witnesses—I think Mr. Pringle—when he started off expressed surprise that such a volume of tonnage could be handled through these small facilities. Actually, as I understand it, the iron ore is all handled through other facilities and these are general cargo facilities only.

I have been informed that general cargo volume runs anywhere from 3 to 5 million tons per year. Your problem right now is that your facilities are overtaxed; you say bottoms are waiting in the harbour. What is the turnaround time? Is there a long delay of ships waiting with general cargo or is the tie-up on handling facilities on the wharves? Is it just that the wharves are not large enough, or is it the cargo handling facilities on the docks or is it both?

M. Benoît Rioux (gérant, Eastern Canada Stevedoring et membre de la Chambre de commerce): C'est exactement ce que vous venez de dire. Parce que les facilités portuaires sont tellement réduites, il arrive très souvent que des bateaux sont obligés d'attendre. Quand les bateaux peuvent être déchargés, il arrive aussi que ce soit très lent à cause du manque d'équipement, et du manque d'espace dans les hangars pour pouvoir entreposer la cargaison. Tous ces faits font que les installations portuaires actuelles obligent les compagnies qui apportent le fret ou qui procèdent au chargement ou au déchargement des bateaux, à travailler dans des conditions vraiment désastreuses.

Il est arrivé et il arrive continuellement qu'on soit obligé de travailler dans des conditions où la sécurité est menacée pour tout le monde.

Mr. Thomas (Moncton): Has a definite decision been taken by the Department of Public Works or the National Harbours Board to install this crane on the public wharf—the crane to facilitate handling materials to Churchill? Is that definite? It is mentioned in your report as being reported. Is that a definite decision that has been taken? There is a part of the Mgr. Blanche Wharf facilities which will be taken up during, I suppose, its entire term of construction at Churchill. Is this what you have been informed of?

M. Cloutier: Pour la construction et l'installation de la grue sur le quai de Pointe-aux-Basques, la demande de permis a été faite à l'hôtel de ville et la question doit être réglée incessamment parce qu'on ne pourra pas décharger certaines pièces de matériel hydro-électrique sans avoir cette énorme grue.

[Interprétation]

domaine des transports est celui de la manutention des cargaisons générales? Je crois que M. Pringle a exprimé son étonnement qu'un volume aussi important de tonnage passe par ces petites installations. Si je comprends bien, le minerai de fer passe par d'autres installations.

On m'informe que le volume des cargaisons générales se monte de 3 à 5 millions de tonnes par année. Votre problème, à l'heure actuelle, c'est que nos facilités ne suffisent pas au volume des cargaisons. Vous dites que les bateaux attendent dans le port? L'attente est-elle longue à l'heure actuelle? Est-ce que ce sont les quais qui ne sont pas assez larges ou est-ce qu'il n'y a pas suffisamment d'installations sur les quais? Serait-ce les deux?

Mr. Benoît Rioux (Manager, Eastern Canada Stevedoring, and Member of the Chamber of Commerce): This is exactly what you have just said. Due to the fact that harbour facilities are so limited, it often happens that ships have to wait; also, when they can be unloaded, this is often a very slow process, through lack of equipment and lack of storage space. All those factors result in present harbour facilities making the companies which bring cargos in or have to load and unload ships work under disastrous conditions.

It has happened, and it happens continually, that people there have to work in conditions which do not meet safety standards.

M. Thomas (Moncton): Est-ce qu'une décision finale a été prise par le ministère des Travaux publics ou la Commission des ports nationaux à propos de l'installation de cette grue sur le quai public, grue qui faciliterait la manutention du matériel allant à Churchill. Est-ce qu'une décision finale a été prise? Une partie des installations du quai de Mgr. Blanche sera occupée au cours de sa construction à Churchill. Vous a-t-on informé de cela?

Mr. Cloutier: An application has been filed with the City Hall for a licence for the construction and installation of the crane at the Pointe-aux-Basques wharf, and the matter has to be settled without delay, because some pieces of hydroelectric equipment cannot be unloaded until we have that huge crane.

[Text]

Mr. Thomas (Moncton): Has anyone in the city made representations to the department to provide other facilities while these are being taken up? Is there any possibility of providing other facilities?

M. Cloutier: Des demandes ont été faites par la cité de Sept-Îles, par le député du comté, les Chambres de commerce et tous les organismes, mais il semble que quand elles arrivent au Conseil du Trésor, tout bloque.

Mr. Thomas (Moncton): Nothing has happened yet. In the harbour plan—I do not see any mention made of this in the report but I am wondering what this is—is that Bunge? Bunge Marine Export Terminal (not completed). What is that? Will it have cargo facilities or just what exactly?

M. Cloutier: Je vais laisser M. Blouin répondre à la question.

Le président: Monsieur Blouin.

M. Blouin: Monsieur le président, *Bunge Corporation*, la compagnie qui devait installer des élévateurs à grain, a dépensé pour les approches des quais et le dragage une somme d'environ 1 million et demi de dollars. Lorsque est venu le temps d'ériger le silo, je pense que vous en avez eu connaissance à la Chambre des communes, le Conseil des ports nationaux a loué des élévateurs à grain dans le port de Québec.

Donc *Bunge Corporation* a plié bagage et est allé s'installer dans le port de Québec. Les travaux qui ont été faits ici, à Sept-Îles, les approches sont encore là. *Bunge Corporation* je pense, a tenté de vendre, entre autre au ministère des Travaux publics et au ministère des Transports, mais le gouvernement n'en avait pas besoin et les travaux pour les approches d'un nouveau quai sont encore là à vendre et c'est pourquoi on parle de *Bunge Corporation*.

Mr. Thomas (Moncton): I was just wondering if there was any possibility of these facilities being made available eventually for general cargo. From your explanation I would say that there is no hope—any facilities that might be erected there are indefinite and would be of little use.

Mr. Blouin: I think that Mr. Rioux could answer that, but I would add that the facilities are there. If the government is going to build another wharf, facilities are there and the beginning of the construction is done. But it seems that the government does not want to buy the area, although it would be, I think, a very good place if there is another wharf to

[Interpretation]

M. Thomas (Moncton): Est-ce qu'un citoyen a fait des demandes au Ministère pour obtenir d'autres installations? Y-a-t-il possibilité d'en obtenir d'autres?

Mr. Cloutier: Request have been made by the city of Sept-Îles, by the member for our county by the Chambers of Commerce and by all the organizations, but it seems that as soon as they reach Treasury Board, everything comes to a standstill.

M. Thomas (Moncton): Rien n'est arrivé encore. Le rapport ne le mentionne pas mais je vois dans le plan du port l'entreprise Bunge Marine Export Terminal. Qu'est-ce que c'est? Auront-ils des installations pour cargaison? Quoi au juste?

Mr. Cloutier: I will let Mr. Blouin answer this question.

The Chairman: Mr. Blouin.

Mr. Blouin: Mr. Chairman, the Bunge Corporation, the company that was to set up grain elevators, has spent about \$1.5 million for dredging and approaches to the docks. When the time came to erect the elevators—I suppose you heard about this in the House of Commons—the National Harbours Board rented grain elevators at the port of Quebec.

So the Bunge Corporation moved out of here and settled at the port of Quebec. The approaches to the docks which have been constructed at Sept-Îles are still there. The Bunge Corporation, I think, has tried to sell to the Department of Public Works and to the Department of Transport, but the government was not interested, and the approaches to a new dock are still there for sale. This is why the Bunge Corporation is mentioned here.

M. Thomas (Moncton): Je me demandais seulement s'il était possible que ces installations soient mises à la disposition des cargaisons générales? Toutes installations qui seront établies à cet endroit seront temporaires et peu utiles.

M. Blouin: Monsieur Rioux pourrait répondre à cela mais je pourrais ajouter que les installations sont là. Si le gouvernement veut construire un autre quai, les moyens sont là et les premiers travaux de construction ont été faits mais il semble que le gouvernement ne veut pas acheter cet emplacement bien que ce serait, je crois un excellent endroit, s'il y a un

[Texte]

improve the present facilities. It would be a very good start already made.

Mr. Thomas (Moncton): This was the purpose of my question—if this might be an answer to have the government proceed with these facilities.

Mr. Blouin: That is right.

The Chairman: Have you any other questions, gentlemen? Mr. Peddle.

Mr. Peddle: For the sake of clarification, I understand that later this afternoon we are going to visit the pier facilities. Do I understand that the iron ore companies operate their own shipping and port facilities completely separately from the others?

The Chairman: They are separate facilities.

Mr. Peddle: For the record, it strikes me that your brief's argument of having the highest tonnage in Canada is not going to be of much help as an argument in support of the improvement of the publicly owned facilities when we bear in mind that a large percentage of that tonnage is generated from the privately owned facilities. I do not blame you for using that argument and I am not questioning that you have a good case—but just for the record.

M. Cloutier: Ce n'est pas un argument, ce sont des statistiques qui nous sont fournies par le gouvernement fédéral. Nous ne faisons que répéter le fait que nous sommes en première place pour le tonnage. Nous savons très bien que le fret normal, général vient surtout de l'*Iron Ore*. Mais le fait demeure que les quais ne sont pas adéquats, que certains sont dangereux et qu'il y a définitivement un laisser-aller dans notre région dans le domaine des ports de mer.

Le président: Monsieur Blouin?

M. Blouin: Pour répondre à la question de M. Peddle, la plus grande partie des 26 millions de tonnes qui sont passées par le port de Sept-Îles est composée de minerai de fer.

Cependant plus nous expédions de minerai de fer, plus cela occasionne une augmentation normale du fret général, c'est là qu'arrivent les difficultés. Lorsque, par exemple, l'*Iron Ore Company* expédiait 10 millions de tonnes de minerai du port de Sept-Îles, les facilités portuaires actuelles étaient suffisantes. Mais plus le volume des expéditions augmente, plus le fret général augmente également, dans une proportion plus petite.

[Interprétation]

nouveau quai pour améliorer les installations actuelles. Ce serait un excellent départ dans ce sens.

M. Thomas (Moncton): C'était le but de ma question. Si ceci pouvait être la réponse qui inciterait le gouvernement à s'en charger.

M. Blouin: C'est juste.

Le président: Avez-vous d'autres questions messieurs? Monsieur Peddle.

M. Peddle: Simplement à titre d'information, cet après-midi nous visiterons les jetés et les installations portuaires. Est-ce que les entreprises minières ont des installations tout à fait séparées des autres installations?

Le président: Ce sont des installations séparées, privées.

M. Peddle: Il me semble que c'est un peu illogique que dans votre mémoire vous prétendiez que le taux de manutention est le plus élevé au Canada. Ceci n'aide pas votre cause, n'aide pas votre demande d'amélioration des installations puisqu'il faut tenir compte que le fort pourcentage de ce tonnage émane du secteur privé. Je ne vous blâme pas de vous servir de cet argument, mais je fais cette remarque à titre d'information.

Mr. Cloutier: This is not an argument. Those are statistics provided by the Federal Government, and we are just repeating the fact that we are first in terms of tonnage. We are well aware that normal freight comes mostly from Iron Ore. But the fact remains that the wharves are inadequate, that some of them are dangerous, and that our area is definitely neglected where seaports are concerned.

The Chairman: Mr. Blouin?

Mr. Blouin: To answer Mr. Peddle's question, most of the 26 million tons which have been handled at the port of Sept-Îles is iron ore.

However, the greater the shipments of iron ore, the greater the increase in general freight—and this is how difficulties are born. For instance, when the Iron Ore Company was shipping 10 million tons of ore from the port of Sept-Îles, present facilities were adequate. But the more shipments increase, the more general freight increases albeit in a somewhat lesser proportion.

[Text]

C'est ce qui fait que le trafic de fret général a augmenté considérablement depuis les deux dernières années, d'autant plus qu'il y a aussi le développement des chutes Churchill dont la majeure partie des approvisionnements entrent par le port de Sept-Îles.

The Chairman: Does that answer your question, Mr. Peddle?

Mr. Peddle: Yes. I just wanted to get the record straight. I did not want the Committee to go back to Ottawa and say, "My God, this is the biggest port in Canada. Let us improve it fast." I just wanted to bring out the facts.

Mr. Thomas (Moncton): That is in line with what I was asking about dockage facilities. I would assume that quite a large percentage of this general cargo that the port handles is for trans-shipment to points like Labrador City, Wabush, maybe to Churchill. It is going through this port for trans-shipment, is it?

Mr. Cloutier: That is right, sir.

Mr. Thomas (Moncton): Then possibly, as Mr. Peddle has said, rather than to speak about the port's handling the greatest tonnage in Canada, would not a better approach be to go to the federal government and say, "Here we are a very essential port for the development of northern Quebec; in fact everything, practically all cargo coming for that area has to come through our port." Would not this be a better approach than to say, "We need more facilities because we handle the largest tonnage in the country"? Would it not be better possibly to attack the general cargo angle?

M. Cloutier: Des approches ont été faites, mais il n'y a pas encore eu de résultat. Tous les genres d'approches ont été essayés.

Mr. Thomas (Moncton): But I am saying that to present the case better to the Committee and for the Committee to present the case better to the government, you would be better to say, "We need assistance from the federal government because we are essential to the development of the country" and to lay the emphasis on general cargo. Is that fair?

Mr. Cloutier: Yes.

Mr. Thomas (Moncton): They are not too concerned about iron ore tonnage.

Mr. Blouin: That is exactly what was pointed out in the past. These were the arguments that were brought out.

[Interpretation]

This has caused general freight traffic to increase considerably in the past two years, all the more so since most of the supplies for the development of Churchill Falls come in at the port of Sept-Îles.

Le président: Est-ce que ceci répond à votre question M. Peddle.

M. Peddle: Oui, je voulais simplement faire inscrire cette observation aux délibérations. Je ne voulais pas que le Comité retourne à Ottawa en disant: «C'est le plus grand port du Canada, améliorons-le au plus vite.» Je voulais tout simplement établir les faits.

M. Thomas (Moncton): C'est dans le sens de ce que je disais à propos des installations portuaires. Je suppose qu'un grand pourcentage des cargaisons générales qui sont manutentionnées dans le port sont destinées à Labrador City, Wabush ou Churchill? C'est un point de transit?

M. Cloutier: C'est exact.

M. Thomas (Moncton): Alors comme M. Peddle a dit, il vaudrait beaucoup mieux, au lieu de mentionner que le port a le plus gros tonnage au Canada, vous adresser au gouvernement fédéral en disant: «Il s'agit d'un port très important pour le développement du Nord du Québec», de fait, tout et presque toutes les cargaisons qui entrent à destination de cette région sont manutentionnées dans notre port. Est-ce que ce ne serait pas mieux que de dire: «nous avons besoin d'installations de plus grande capacité, parce que nous manutentionnons le tonnage le plus important au Canada. Est-ce que ce ne serait pas mieux que de faire ressortir l'aspect du cargo général?

Mr. Cloutier: Attempts have been made, but there have been no results so far. All possible approaches have been tried.

M. Thomas (Moncton): Mais pour mieux présenter votre cause au Comité et pour que le Comité puisse mieux la présenter au gouvernement fédéral, il vaudrait mieux que vous disiez: «nous demandons l'aide du gouvernement fédéral parce que nous sommes indispensables au développement du pays», plutôt que d'insister sur la cargaison générale. Est-ce clair?

M. Cloutier: Oui.

M. Thomas (Moncton): Le tonnage du minéral de fer ne les intéresse pas beaucoup.

M. Blouin: C'est exactement ce qu'on a dit jusqu'à maintenant.

[Texte]

Mr. Thomas (Moncton): They are not really brought out in the brief, though.

Mr. Blouin: Not in the brief, no. I do not think so.

Mr. Nesbitt: As a distribution centre.

Mr. Thomas (Moncton): Yes, attack it from that angle.

Mr. Blouin: And servicing the mining area.

The Chairman: Mr. Turner.

Mr. Turner: I have a supplementary to Mr. Thomas's questions, Mr. Chairman. How long do the cargo ships have to wait? Is it two days, three days?

M. Rioux: Cela dépend, ce n'est pas régulier. Cependant il peut arriver que des bateaux attendent une journée, une journée et demie ou deux jours.

Le président: Monsieur Duquet.

M. Duquet: Monsieur le président, pour répondre en partie à la question de M. Turner, il serait peut-être bon que soit enregistré, au moment où nous discutons des installations portuaires de Sept-Îles, le fait qu'il y avait en rade ce matin 9 bateaux dont deux pétroliers, qu'il y avait trois bateaux à quai, dont un pétrolier, et quelques autres de plus petit tonnage. Je pense que ces faits pourront nous aider à mieux comprendre les retards que peuvent subir les opérations ici, à Sept-Îles.

C'est pourquoi je vous donne ces renseignements que j'ai pu recueillir ce matin.

Le président: Monsieur Blouin.

M. Blouin: Monsieur le président, je vois que vous avez remarqué le trafic maritime dans le port; cependant il y en a parfois plus de 9, il y a déjà eu jusqu'à 22 bateaux qui attendaient dans le port. Évidemment, il y avait plusieurs bateaux qui attendaient pour charger des minerais, il y avait aussi des bateaux des caboteurs et d'autres bateaux de fret général, mais il y en avait 22 qui attendaient dans la Baie.

M. Duquet: Cela démontre davantage les difficultés que rencontre la ville de Sept-Îles.

Le président: Monsieur le maire, avez-vous quelque chose à ajouter, je vois que vous avez levé la main?

M. Gallienne: Monsieur le président, je crois que nous pouvons nous vanter d'avoir un des premiers ports de mer au point de vue

[Interprétation]

M. Thomas (Moncton): Ces arguments ne paraissent pas dans le rapport.

M. Blouin: Pas dans le mémoire, non.

M. Nesbitt: Comme centre de répartition.

M. Thomas (Moncton): Oui, attaquer le de cette façon.

M. Blouin: Et aussi desservir le centre minier.

Le président: Monsieur Turner.

M. Turner (London-East): Une question supplémentaire. Combien de temps les bateaux doivent-ils attendre, deux jours, trois jours?

Mr. Rioux: It depends; it is not a regular thing. It happens sometimes that ships have to wait for a day, a day and a half, or two days.

The Chairman: Mr. Duquet.

Mr. Duquet: Mr. Chairman, in order to answer partly Mr. Turner's question, it might be good to say for the record, while we are discussing port facilities at Sept-Îles, that this morning nine ships, including two oil tankers, were in the roads, while three others, including one tanker, were docked, as well as a few others of a lesser tonnage. I think these facts can help us to understand the delays which may occur in operations here at Sept-Îles.

This is why I am giving this information which I gathered this morning.

The Chairman: Mr. Blouin.

Mr. Blouin: Mr. Chairman, I see that you have observed the traffic in the harbour. However, there are times when there are more than 9 ships; we have had up to 22 ships waiting in the harbour. There were, of course, many ships waiting to load iron ore, as well as coasters and other general cargo ships, but we have had up to 22 of them waiting in the Bay.

Mr. Duquet: This illustrates further the problems that the port of Sept-Îles is faced with.

The Chairman: Do you have something to add, Mr. Mayor? I see that your hand is raised.

Mr. Gallienne: Mr. Chairman, I think we can boast that we have the most important seaport in terms of tonnage and be proud of

[Text]

tonnage, et en être fiers. Il faut dire aussi que cela est dû au fort tonnage de minerai de fer expédié de notre port de mer.

Maintenant la principale raison pourquoi nous avons besoin d'installations portuaires supplémentaires, c'est qu'il est assuré que les 6 millions de chevaux-vapeur des chutes Churchill auront leur primaire à Sept-Îles, lequel primaire y laissera 500 mille chevaux-vapeur pour des industries nouvelles. Chaque semaine, je reçois une demande de résultats de sondage et de renseignements sur les installations portuaires, parce que des compagnies voudraient venir s'installer ici.

Voilà pourquoi il nous faut préparer notre port. Souvent ces demandes concernent le ministère de l'Industrie et du Commerce du Québec, mais combien de fois on me demande tel ou tel de ces rapports. Il nous faut préparer notre port de mer pour qu'il soit capable de prendre soin de l'expansion future. On a eu à discuter à l'hôtel de ville de l'installation d'une grue qui est essentielle au projet de Churchill Falls, dont nous sommes très fiers et que nous ne pouvons pas entraver. Cette grue va prendre la place d'un quai qui est déjà obstrué, qui est déjà surchargé. On ne peut pas mettre cette grue sur le quai Mgr Blanche, parce qu'il ne pourra pas la supporter; il a été fait pour des petits cargos et voilà qu'il manœuvre des cargos immenses. On est déjà restreint en facilités et il faut encore donner de l'espace supplémentaire.

Il faut penser à l'expansion future, à cause du développement économique dû à l'électricité qui sera à peu près la plus économique au monde et qu'on va produire ici, au primaire de la Baie des Sept-Îles. Le primaire sera exactement à 4 milles de la Baie des Sept-Îles. Il sera certainement bien situé pour les industries futures, je l'espère.

Le président: Merci, monsieur le maire. Est-ce qu'il y a d'autres questions, messieurs?

Mr. Howe: Mr. Chairman, I am rather interested in this ferry. Yesterday, I think, we had information to say that there was an ice-breaking ferry that operated at one time and it was taken off because it was uneconomical. Have times changed since that period? Would an ice-breaking ferry be able to operate economically at the present time? Subsidies to build this ferry are all right, but unless it is going to pay its own operation, it is continued subsidies that would be necessary.

Mr. Cloutier: Définitivement, monsieur, les temps ont changé. Mais il faut remarquer aussi que le bateau de ce temps-là, le

[Interpretation]

it, although it must be said that this is due to the great quantity of iron ore which is shipped from our port.

Now, the main reason why we need additional port facilities is that it is certain that the 6 million hp from Churchill Falls will have their primary outlet in Sept-Îles, and that this outlet will leave 500,000 hp here for new industries. Every week I receive requests for results of surveys and for information on port facilities as companies would like to come and settle here.

This is why we want our port to be ready. Those requests often come under the Quebec Department of Industry and Commerce, but I have been asked for such or such report a great number of times. We have to make sure that our seaport is ready to face future development.

We have had to discuss at City Hall installation of a crane which is essential for the Churchill Falls project, of which we are very proud, and which we cannot afford to hinder. This crane will take the place of a wharf which is already congested. The crane cannot be installed on Mgr. Blanche's Wharf, which cannot support it; it was constructed for the handling of small cargoes, and now huge ones are being handled there. Our facilities are very limited as it is, and we are asked to provide additional space.

We have to think of future expansion, because the production of electricity, which is going to be about the cheapest in the world, here with a primary outlet in the Bay of Sept-Îles, is going to bring about economic development. The primary outlet will be exactly four miles from the Bay of Sept-Îles. It will certainly be well situated to serve future industries—at least, I hope so.

The Chairman: Thank you, Mr. Mayor. Are there any further questions?

Mr. Howe: Cette question de transbordeur m'intéresse. Hier, des renseignements nous disaient qu'il y a déjà eu un brise-glace et qu'on l'avait mis hors service parce que ce n'était pas rentable. Est-ce que les temps ont changé depuis? Est-ce qu'un transbordeur brise-glace pourrait être rentable à l'heure actuelle? On peut bien subventionner la construction d'un transbordeur, mais si l'exploitation n'est pas rentable, il faudra continuer à le subventionner.

Mr. Cloutier: Times have changed, sir, undoubtedly. But it should be noted also that the ship used in those days, the "Père Nou-

[Texte]

Père Nouvel, était un immense bateau; il n'était pas construit pour le genre de traverse que nous avions. Mais cette question est un peu en dehors du territoire dont nous nous occupons personnellement. M. Blouin pourrait très bien répondre à la question du Père Nouvel, des facilités et des demandes d'aujourd'hui.

Le président: Monsieur Blouin, pouvez-vous donner certains éclaircissements à ce sujet?

M. Blouin: Je regrette...

M. Cloutier: Autrefois, il y avait le bateau brise-glace, Père Nouvel. Est-ce que la situation s'est améliorée aujourd'hui pour qu'on en demande un nouveau?

M. Blouin: Oui, la demande est beaucoup plus forte aujourd'hui qu'elle l'était en ce temps-là. Si encore on remonte au premier traversier brise-glace, entre Pointe-au-Père et Baie-Comeau, on voit que cela a été une vie de pionnier, pour ainsi dire, dans l'histoire des traversiers. Ce traversier brise-glace a fonctionné pendant cinq ans au moyen de subsides du gouvernement fédéral. Du moment que les subsides n'ont pas été renouvelés, l'entreprise du traversier brise-glace n'était plus rentable entre Pointe-au-Père et Baie-Comeau.

A ce moment-là, il y avait également une autre compagnie de traversier qui faisait concurrence entre Matane et Godbout. L'entreprise de Pointe-au-Père—Baie-Comeau a été obligée de vendre ce traversier brise-glace qui était devenu trop gros et qui n'était plus rentable sans les subsides du gouvernement fédéral. Il a été remplacé par un plus petit traversier et on a changé la direction. Il fonctionne maintenant entre Pointe-au-Père et Forestville.

On a entendu hier les témoignages des gens de Baie-Comeau à ce sujet. Mais, on me dit que même ce changement n'a pas apporté d'amélioration dans la rentabilité, parce que le traversier qui est aussi un semi-brise-glace entre Pointe-au-Père et Forestville n'est pas rentable à l'heure actuelle. D'après ce que j'ai lu récemment, on se propose de changer encore une fois, parce que l'entreprise n'est pas rentable sans les subsides du gouvernement. Là aussi, on se bute à des difficultés parce que les subsides gouvernementaux fédéraux ne sont pas accordés, du moins depuis quelques années, à des services intraprovinciaux. Lorsqu'il s'agit de services interprovinciaux, le gouvernement fédéral est intéressé, après étude, à accorder certains subsides suivant les circonstances; mais lorsqu'il s'agit de services intraprovinciaux,

[Interprétation]

vel", was a huge one; it was not meant for the kind of ferry service we had then. However, this matter is not really of our concern. Mr. Blouin could certainly answer you with regard to the "Père Nouvel", the facilities, and the requests which are being made at present.

The Chairman: Mr. Blouin, can you give us clarifications on this point?

Mr. Blouin: I am sorry...

Mr. Cloutier: In the past we had the ice-breaker ferry "Père Nouvel". Has the situation improved nowadays, that you are asking for a new one?

Mr. Blouin: Yes, the demand is much greater today than it was at the time. If we look back to the first ice-breaker ferry, which used to run between Pointe-au-Père and Baie-Comeau, it was sort of a pioneer story in ferry service. That ice-breaker ferry operated for five years with subsidies from the federal government. From the time when subsidies were no longer renewed, the ice-breaker ferry service between Pointe-au-Père and Baie-Comeau ceased to be profitable.

At the time, another ferry company was operating between Matane and Godbout and competing with this one.

So the Pointe-au-Père—Baie-Comeau company had to sell that ice-breaker ferry, which had become too big and was no longer profitable without subsidies from the federal government. It was replaced by a smaller ferry, and the line was changed. It now operates between Pointe-au-Père and Forestville.

Yesterday, we heard people from Baie-Comeau on this subject. But I am told that even this change has brought about no improvement in the financial situation, because the ferry between Pointe-au-Père and Forestville, which is also partly an ice-breaker, is not profitable at the present time. From what I have read recently, there is going to be another change again, because operation is not profitable without subsidies from the government. We come up against difficulties there as well, because federal government subsidies are not granted, or at least have not been granted any more in the past few years, to intraprovincial services. For interprovincial services, the federal government may be interested, after investigation, in granting certain subsidies, depending on circumstances; but where intraprovincial ser-

[Text]

comme c'est le cas pour ces traversiers, le gouvernement fédéral laisse l'affaire entièrement au gouvernement provincial.

On nous dit que puisqu'il s'agit de liaison entre des routes provinciales, cela devrait donc être l'affaire du gouvernement provincial; cela devrait être une juridiction provinciale.

Mr. Howe: Mr. Chairman, I was wondering whether just cars and passengers are carried on the present ferry service. There are no railroad freight cars or anything like that.

M. Cloutier: Il n'y a pas de chemin de fer, mais il y a beaucoup de camions venant de la rive sud et des provinces maritimes qui apportent fruits et légumes sur la Côte-Nord. Il y a d'autre matériel qui vient par camion des provinces maritimes.

Mr. Howe: Has there been any consideration given to the possibility of the CNR extending their service by the use of a car ferry, using the South Shore railroad and bringing their freight up that way, and using a car ferry to connect this North Shore and provide a railroad service?

M. Cloutier: Je crois, monsieur, qu'une demande d'étude a été faite par la Chambre de Commerce ou par la ville de Baie-Comeau et je crois que la ville de Port Cartier va présenter quelque chose à ce sujet dans quelques minutes.

Mr. Howe: In connection with the railroad, and using a car ferry across here, has the CNR been approached in connection with this, as to whether they would be interested in this type of program?

M. Cloutier: Je ne pourrais l'assurer, mais je crois que oui, monsieur. On me dit que la demande a été faite au CN.

M. Blouin: Monsieur le président, je pense qu'il y a un représentant du CN dans la salle.

Le président: Si vous le permettez, M. Bissonnette pourrait peut-être nous donner certains éclaircissements, qui seraient très utiles au comité, sur les deux ports, le port de Port Cartier et le port de Sept-Îles. Si le comité me le permet, je demanderais à M. Bissonnette de nous donner certains éclaircissements. Est-ce que le comité est d'accord?

Des voix: Oui.

Le président: Monsieur Godin.

M. Godin: Monsieur le président, si vous me le permettez, je voudrais seulement faire

[Interpretation]

vices are concerned, as is the case with these ferries, the federal government leaves the whole matter with the provincial government.

They tell us that since it is a case of a connection between provincial highways, the matter concerns the provincial government and comes under provincial jurisdiction.

M. Howe: Monsieur le président, je me demande si le service actuel ne transporte que des passagers et des voitures? Il n'y a pas de trains ou de wagons de marchandises.

Mr. Cloutier: There are no railway cars, but there are many trucks coming from the South Shore and the Maritime Provinces to deliver fruit and vegetables to the North Shore, as well as other goods from the Maritime Provinces which are transported by truck.

M. Howe: Est-ce qu'on a envisagé la possibilité que le National Canadien prolonge son service en mettant en exploitation un transbordeur en utilisant les chemins de fer de la rive sud pour offrir un service ferroviaire à la rive nord?

Mr. Cloutier: I think, sir, that a request for an investigation has been made, either by the Chamber of Commerce or by the City of Baie-Comeau, and I believe the City of Port-Cartier is going to make a submission in this respect in a few minutes.

M. Howe: Au sujet du chemin de fer et du transbordeur, est-ce que vous avez fait des démarches auprès du National Canadien, est-ce qu'il s'intéresserait à une proposition semblable?

Mr. Cloutier: I could not tell for certain, sir, but I think the answer is yes. I am told that the application was made to the CNR.

Mr. Blouin: Mr. Chairman, I think there is a representative of the CNR in the audience.

The Chairman: If it is agreeable, maybe Mr. Bissonnette could give some classifications which would be very useful to the Committee, regarding the two ports—that of Port-Cartier and that of Sept-Îles. If the Committee agrees, I will ask Mr. Bissonnette to give us some clarifications. Is this agreeable to the Committee?

Some members: Agreed.

The Chairman: Mr. Godin.

Mr. Godin: Just a point of advice, Mr. Chairman, if I may. Following Mr. Blouin's

[Texte]

une recommandation. Pour faire suite aux déclarations de M. Blouin, je crois savoir que la compagnie qui fait le transport entre la terre ferme et les Îles-de-la-Madeleine, je crois que c'est dans la même province, reçoit des octrois pour la période de l'été. Je me demande si la région ne pourrait pas tout de même insister. Il y a certainement des exceptions. La loi est faite dans un sens qu'il y a toujours des façons de détourner les règlements qui s'appliquent et d'arriver à des succès. Je sais aussi que c'est fermé durant l'hiver aux Îles-de-la-Madeleine; mais, durant l'été, la compagnie reçoit certainement des octrois. Par contre, la compagnie qui fait ce transport est un bienfaiteur pour le gouvernement. Il faudrait peut-être trouver un bienfaiteur pour...

Le président: Ceci ne regarde pas...

M. Blouin: Monsieur le président, pour ajouter simplement à ce que M. Godin dit, je suis très au courant du service des Îles-de-la-Madeleine. Il s'agit d'un service interprovincial entre Souris, Île du Prince-Édouard, et les Îles-de-la-Madeleine. A ce moment-là, le gouvernement fédéral peut accorder les subsides selon les nouveaux critères qu'il a établis. A l'heure actuelle, les Îles-de-la-Madeleine se proposent justement d'avoir un service à l'année longue et un service interprovincial, parce qu'il s'agit de communiquer avec l'Île du Prince-Édouard et les Îles-de-la-Madeleine dans le Québec.

Le président: Monsieur Bissonnette.

M. Pierre Bissonnette (Délégué industriel pour le ministère de l'Industrie et du Commerce du Québec): Merci, monsieur le président. Je ne parle pas ici au nom du ministère; je ne suis pas autorisé à parler en son nom. Je suis représentant pour la Côte-Nord et le Nouveau Québec.

Je voudrais simplement spécifier quelques petits détails concernant les ports et particulièrement le port de Sept-Îles. Récemment, nous avons discuté avec des compagnies, qu'elles soient américaines ou européennes, je pense que cela n'a aucune importance dans la discussion, qui songeaient à s'établir sur la Côte-Nord. Bien entendu, les industriels demandent une infrastructure qui puisse répondre à leurs besoins. Dans ces infrastructures, il faut compter les ports et les facilités portuaires. Or, le gouvernement du Québec a réservé, comme l'a souligné tantôt le maire de Sept-Îles, une part de l'électricité provenant de Churchill Falls à la région Sept-Îles-Port Cartier à un prix spécial. C'est donc une incitation, un premier pas à l'implantation industrielle.

[Interprétation]

statement, I understand that the company which operates between the mainland and the Magdalen Islands—and I believe that is in the same province—receives subsidies for the summer season. I am wondering whether the region could not insist anyway, because certainly there are exceptions. Legislation is made in such a way that there are always loopholes and ways to obtain satisfaction. I know that during the winter months there is no service to the Magdalen Islands, but it is certain that the company receives subsidies in the summer. On the other hand, the company which operates this service is a benefactor for the government. Maybe we need to find a benefactor for...

The Chairman: This does not concern...

Mr. Blouin: Mr. Chairman, supplementary to what Mr. Godin stated, I know all about the service at the Magdalen Islands. It is an interprovincial service between Souris, Prince Edward Island, and the Magdalen Islands. So the federal government can grant subsidies, according to the new criteria which they have established. At the present time, the Magdalen Islands are proposing to establish year-round service and interprovincial service, because it is a case of connecting Prince Edward Island to the Magdalen Islands, Quebec.

The Chairman: Mr. Bissonnette.

Mr. Pierre Bissonnette (Regional Industrial Delegate for the Quebec Department of Industry and Commerce): Thank you, Mr. Chairman. I am not speaking here on behalf of the Department, as I am not allowed to do so. I am a representative for the North Shore and New Quebec.

I simply would like to specify a few details with regard to ports, and in particular the Port of Sept-Îles. Recently we have had discussions with companies—whether American or European, I do not think this is of any consequence in the debate—which were thinking of settling on the North Shore. Of course, those large companies require an infrastructure suited to their needs, and in this infrastructure we have to include ports and port facilities. Now, as the Mayor of Sept-Îles stated, the Quebec government has reserved part of the power coming from Churchill Falls for the Sept-Îles-Port Cartier area at a special rate. So, this is an incentive, a first step towards the establishment of industry.

[Text]

Il y a aussi le Bill 23 qui a été adopté par l'Assemblée nationale du Québec et qui est très semblable, comme vous le savez sans doute, au Bill C-189 que vous aviez adopté et le Bill C-202 qui vient d'être adopté à la Chambre des communes. Ces deux bills fédéraux sont en vigueur jusqu'au 31 décembre prochain; le Bill C-189 tombera à ce moment-là et le Bill C-202 restera. Ce sont deux autres incitations au développement industriel, parce qu'ici c'est une zone désignée. Donc, un coût d'électricité assez bas et deux lois, une fédérale, l'autre provinciale, font que la Côte-Nord est supposée présenter des avantages particuliers par rapport à d'autres régions du Québec pour l'implantation industrielle; c'est surtout à cause du prix de l'électricité.

Ces industriels viennent et disent, et c'est textuel ou à peu près: «Nous avons entendu dire que Sept-Îles est le plus grand port du Canada; nous avons entendu dire que c'est peut-être le plus grand port de l'Amérique du Nord.» Enfin, ils poussaient, et finalement, ils nous disent: «Ce qu'on voit ici, c'est une belle mare d'eau.» Il est bien entendu que, devant de telles remarques, ces gens ne savent pas combien ils seraient obligés d'investir dans des quais; ils ne savent pas quelle est la composition du sous-sol marin de la baie; ils ne savent pas quelle est la capacité portante de ce sous-sol. Ils ne savent pas non plus combien cela coûterait pour faire des études. Ensuite, après tout cela, ils décideront si, oui ou non, ils construiront. Tout cela est en relation avec un terrain situé sur le pourtour de la baie ou ailleurs où il y a du roc, etc.

J'ai une carte de la baie de Sept-Îles. Je ne veux pas prendre trop de temps. Mais, si vous le permettez, monsieur le président, Sept-Îles est ici, Pointe-Noire est là. Cette carte indique évidemment le port de Sept-Îles comme tel, les aménagements de quais en ce qui concerne Sept-Îles et les aménagements de quais en ce qui concerne Pointe-Noire.

Or, sur cette carte, ce qui est en rouge, c'est une étude de C. D. Howe faite en 1960 et qui proposait ces quais comme construction possible. Cela vous indique déjà les problèmes à la vue de ces jetées et de l'endroit où elles sont placées; cela vous indique très bien que la solution n'est pas si facile qu'elle en a l'air de prime abord quand on parle d'une grande baie et des aménagements portuaires faciles.

Vous voyez ici les ensablements de la baie. Nous ignorons justement quelle est la capacité portante, s'il y a moyen de construire des quais là ou s'il n'y a pas moyen de construire des quais là. Quand un industriel vient nous visiter, il nous dit que c'est très bien, que

[Interpretation]

There is also Bill 23, which has been passed in the Quebec National Assembly, and which is very similar, as you probably know, to Bill C-189 which you had passed and Bill C-202 which has just been passed in the House of Commons. These two federal Bills are to be in force until December 31st of this year; Bill C-189 will then be dropped, while Bill C-202 will remain in force. These are another two incentives to industrial development, as this is a designated area. Thus, with relatively low power rates and two acts, one federal and the other provincial, the North Shore is supposed to offer special advantages, compared to other regions in Quebec, for industrial development—and this, mainly on account of low power rates.

Those companies come and say to us—and those are their very words: “We have heard that Sept-Îles is the largest port in Canada; we have heard that it may be the largest in North America.” Well, they are exaggerating. Then, eventually, they say: “All that we see here is a nice pond.” On hearing such remarks we realize that these people do not know how much money would be needed for building wharves; they do not know what the subsoil of the Bay is like; they do not know what the load-bearing capacity of that subsoil is; and they do not even know how much it would cost to have studies made. Only after they have gathered all these data will they be able to decide whether or not they are going to build. All this is related to land situated along the Bay or in other places where there is rock, and so on.

I have here a map of the Bay of Sept-Îles. I would not like to take up too much of your time, but if I may, Mr. Chairman, Sept-Îles is here, and Pointe-Noire is there. Of course, this map shows the Port of Sept-Îles itself, as well as the dock facilities at Sept-Îles and those at Pointe-Noire.

Now, on this map, the red parts show the possible location of wharves that could be built, according to a study made by C. D. Howe in 1960. When you see these wharves and their locations, you already have an idea of the problems involved; you can see that the solution is not as easy as it may seem at first sight, when people speak of a large bay and easy building of port facilities.

You can see here the sand-banks in the Bay. We do not know what their load-bearing capacity is, and whether or not it is possible to build wharves there. When a company executive comes to visit us, he says that everything looks fine. But if we show him

[Texte]

c'est très beau. Mais, si on lui montre cette carte, il lève les bras en l'air et se demande où il va s'installer.

Au point de vue fédéral, vous avez comme quais dans le moment, j'aimerais vous le dire rapidement:

An 800-foot-long dock with a limiting depth of 60 feet at low tide is under construction. This is shown in yellow on the map. This is the one which is under construction by the Iron Ore Company of Canada.

Mr. Blouin: That is a private project.

Mr. Bissonnette: Yes, that is a project of the Iron Ore Company of Canada.

Just beside that—indicated as B on the map—is a raft measuring 1,600 feet with a limiting depth of about 37 feet at low tide. It is used for iron ore shipment as the new dock which is being built will be used for iron ore shipment, and this also belongs to the Iron Ore Company of Canada. That is B.

At C, there is a 600-foot-long raft situated in the natural extension of B to the north-west. That is about 31 feet at low tide, used for general cargo. This raft is equipped with a powerful derrick able to hoist diesel locomotives and so on. This belongs to the government of Canada.

Then you have the Imperial Oil dock which is to the west of B. Then you have a 700-foot-long raft at right angles to the beach and located northwest of the Imperial Oil dock, with a depth of 23 feet at low tide. It is used for general cargo traffic. You will probably see it this afternoon when touring with the Iron Ore Company. This has a shed on it.

You have also a small raft. The 700-foot raft belongs to the Government of Canada. You have a small raft which we call here the municipal dock. In fact it belongs to the Government of Canada. It is a small raft less than 200 feet long with a depth of not quite 15 feet at low tide. It is used for fishing boats and pleasure craft. It is not suitable for other vessels. This is what you have at Sept-Îles.

At pointe Noire, which is outside the boundaries of the city itself, there is a 1,600-foot-long dock at Pointe Noire near Clarke City; this is G on the map. The depth is 40 feet at low tide. It is used for iron ore shipment only, and this belongs to the Wabush Mines. Just beside that—it is circled here because we saw the probable location here for industrial purposes and maybe they could use that dock—there is a 600-foot-long raft at Pointe Noire with a depth at low tide of 24 feet. There is a railway track on it. It was formerly used by the Gulf Pulp and Paper Company for shipping pulp to England. This raft is no longer in service by order of the Department of Pub-

[Interprétation]

this map, he throws up his hands, wondering where he is going to build.

As far as wharves which are federal property are concerned, you now have—I would like to go over this quickly:

Un quai de 800 pieds de longueur avec une limite de fond de 60 pieds à marée basse est en chantier. C'est en jaune sur la carte. C'est en construction par la Compagnie *Iron Ore* du Canada.

M. Blouin: C'est une industrie privée.

M. Bissonnette: Oui, c'est une entreprise de la Compagnie *Iron Ore* du Canada. C'est indiqué par un B sur la carte. Juste à côté il y a un radeau de 1,600 pieds avec une profondeur limitée de 37 pieds à basse marée. Il sert à la mise à bord du minéral de fer car le nouveau quai servira aussi à cette fin. C'est aussi la propriété de la Compagnie *Iron Ore* du Canada. C'est B. A C vous avez un radeau de 600 pieds de longueur situé au nord-ouest de B avec une profondeur d'environ 31 pieds à marée basse. Celui-ci est utilisé pour la cargaison générale. Ce radeau est équipé d'une grue puissante pouvant hisser des locomotives diesel etc C'est la propriété du gouvernement canadien. Puis ensuite vous avez le quai de l'*Imperial Oil* situé à l'ouest de B. Vient ensuite, un quai de 700 pieds de long au nord-ouest du quai de l'*Imperial Oil* avec une profondeur de 23 pieds à marée basse. On l'utilise pour les cargaisons générales. C'est ce que vous verrez cet après-midi. Des entrepôts y ont été construits.

Vous avez aussi une autre petite plate-forme de 700 pieds qui appartient au gouvernement du Canada. Il y a aussi le quai municipal. En fait, il appartient au gouvernement canadien. C'est une petite plate-forme de moins de 200 pieds de longueur avec une profondeur de 15 pieds à marée basse. Il sert aux bateaux de pêche et aux bateaux de plaisance. Il n'est pas approprié pour les autres bateaux. C'est ce que vous avez à Sept-Îles. A Pointe-Noire, sis au dehors des limites de la ville, vous avez un quai de 1,600 pieds de longueur près de Clarke City. C'est G sur la carte. La profondeur est de quarante pieds à marée basse. Il sert exclusivement à la mise à bord du minerai de fer et appartient à la *Wabush Mines*. Tout à côté, c'est encadré sur la carte, parce que nous avons prévu ceci pour l'emplacement des installations industrielles, il y a un quai de 600 pieds de longueur à Pointe-Noire d'une profondeur de 24 pieds à marée basse. Il est doté d'une ligne ferroviaire anciennement utilisée par la Compagnie *Gulf Pulp and Paper* pour expédier la

[Text]

lic Works and it belongs to the federal government. It is finished. No one can use it any longer.

So, in fact, the federal government has as its own, docks E and F for small pleasure craft. Technically speaking then, when we have someone who comes up and asks us—of course, if it is a company that wants to invest, let us say, \$200 million, they will not ask those questions, but if it is a company that wants to invest, let us say, \$20 million or \$30 million, well a \$5 million dock in their capital cost is something, and the study to build such a port also means a certain amount of money. For that matter, it would seem—and I am not saying anything.

Je ne propose rien; je dis qu'il apparaît nécessaire, et cela a été fréquemment demandé, que des études soient entreprises. Par qui? Je vous laisse le soin d'en juger. Mais, il apparaît nécessaire que des études soient entreprises pour estimer au moins quels seraient les coûts de construction, l'endroit où l'on pourrait installer les quais et justement la capacité portante des fonds marins dans la baie. C'est un des problèmes, à moins que ce soit des industries considérables, comme *Iron Ore*, *Wabush Mines* et *Québec Cartier Mining* qui, dans son cas, a construit son propre port, qui l'a creusé dans le roc. Vous en entendrez sans doute parler tantôt.

On ne verra pas les petites entreprises dans la région de Sept-Îles, je ne le crois pas. Je le sais jusqu'à un certain point parce que je suis au premier stage des contacts avec ces entreprises et on se fait répondre que c'est une belle mare d'eau. Il y a évidemment beaucoup d'avantages techniques et autres et de subsides, mais on nous dit que tout cela se perd dans la construction ou l'étude de l'aménagement portuaire.

Je voulais simplement faire cette petite remarque. S'il n'y a pas d'objection de la part de la Chambre de Commerce, j'aimerais que la carte, que je viens de vous montrer, soit versée au dossier de la Chambre de Commerce, de façon à ce que ce soit plus complet. Vous pourrez mieux suivre la transcription avec la carte.

Le président: Je tiens à remercier M. Bissonnette de ses explications.

Mr. Crossman: I would like to ask Mr. Bissonnette if he is saying that his explanation of the facilities now is going to enlighten anybody. How many years has it been since the government built the publicly owned facility.

[Interpretation]

pulpe en Angleterre. Ce quai est hors de service sur ordre du Ministère des travaux publics et il appartient au gouvernement fédéral. Il est en désuétude et personne ne peut l'utiliser.

Ainsi, en fait, le gouvernement possède les quais E et F pour bateaux de plaisance. Lorsqu'une compagnie nous demande, naturellement, si c'est une compagnie qui veut investir 200 millions de dollars elle ne posera pas de question semblable, mais si c'est une industrie qui veut investir 20 millions ou 30 millions dans des installations, un quai de 5 millions de dollars représente quelque chose et les études préalables représentent aussi de l'argent. Voilà pourquoi, il me semble...

I am not making any suggestions; I only say that it appears necessary—and there have been many requests to this effect—that studies be made. By whom? This, I will leave to you to decide. However, it appears necessary that studies be undertaken to at least estimate what the building costs would be, where the wharves should be located, and what the load-bearing capacity of the sea-bed is. This is one of the problems, unless you deal with really big companies such as *Iron Ore*, *Wabush Mines*, or *Quebec Cartier Mining*, which built its own port out of the rock. You will probably hear about this later on.

I do not think that the smaller companies will come and settle in the Sept-Îles area. I know this from experience, as I am in charge of first contacts with those companies, and they tell us that we have a very nice pond. There are, of course, many technical and other advantages, as well as subsidies, but they say that all that is lost in studies and in the building of port facilities.

I only wished to make those few remarks. If the Chamber of Commerce has no objection, I would like the map which I have just shown you to be added to the file of the Chamber of Commerce so as to make it more complete. The transcript of the minutes will be easier to follow with the map.

The Chairman: I would like to thank Mr. Bissonnette for his explanations.

M. Crossman: Je voudrais demander à M. Bissonnette s'il croit que son explication des possibilités portuaires ont beaucoup aidé à éclaircir la question. Depuis combien d'années le gouvernement a-t-il fait construire ces quais?

[Texte]

M. Bissonnette: Ces quais ont été construits dans un laps de temps relativement court, bien entendu. En 1947, la ville de Sept-Îles était un village et c'est l'Iron Ore, une compagnie minière, qui, en s'établissant, a créé une ville. Il n'y avait qu'une rue ou deux en 1947, une rue, je pense, peut-être deux rues; il y avait deux rues et demie, disons: la rue Arnaud où vous logez actuellement, à l'hôtel Sept-Îles, la première rue en bas et la rue Brochu qui suit. Il n'y avait que cela. Donc, il y avait un quai municipal, le petit quai «F», auquel je réfèrais dans la carte. Il y avait ce petit quai-là qui a existé, mais il était de bois autrefois et on l'a refait en béton, mais c'est plutôt pour des bateaux qui ont un tirant d'eau fort peu élevé.

M. Crossman: Les quais publics que vous venez de nous montrer sur la carte, ont-ils tous été construits en 1947?

M. Bissonnette: Non, ils ont été construits...

M. Blouin: Le dernier quai a été complété en 1959.

M. Crossman: Mais, depuis 1959, on a apporté aucune amélioration à ces quais?

M. Blouin: Attention là! Un côté seulement du quai, qui a été construit et complété en 1959, est utilisable, quant à l'autre, ce n'est que du roc et on ne peut s'en servir, ce fut une erreur dès le début, il s'agit du quai Mgr-Blanche.

M. Crossman: Monsieur le président, depuis la dernière construction publique, le trafic a-t-il augmenté de beaucoup?

M. Bissonnette: Il a doublé, monsieur.

M. Crossman: Ce qui veut dire que les présentes facilités ne sont pas adéquates pour le trafic d'aujourd'hui?

M. Bissonnette: Vous avez entendu la réponse de la Chambre de Commerce. A titre personnel, sans engager le ministère, je dirais qu'en effet, elles ne sont pas adéquates.

M. Cloutier: Et j'ajouterais à cela que je suis sûr qu'en visitant les quais de Sept-Îles cet après-midi, vous constaterez par vous-mêmes leur insuffisance.

M. Bissonnette: Il y a une chose que j'aimerais ajouter, si vous le permettez, c'est que dans la carte que j'ai montrée tantôt, il y a une partie qui est colorée en violet. Cette partie-là indique l'endroit que le gouvernement fédéral avait choisi pour construire un quai, qu'on avait cru nécessaire par suite de

[Interprétation]

Mr. Bissonnette: These docks were built in a relatively short time, of course. In 1947, Sept-Îles was merely a village. It was the Iron Ore, a mining company, which, by settling here, created a town. There were only a street or in 1947—let us say two and a half: Arnaud Street, where the Sept-Îles Hotel is the one at which you are staying at present, is situated, the first street down, Brochu Street, which is the following one. That is all there was. There was a municipal dock, the small "F" dock which I pointed out to you on the map. That dock was already there at the time: it was a wooden dock, which has been rebuilt in concrete, but it is rather for shallow-draught ships.

Mr. Crossman: Were all the public docks which you have just shown us on the map built in 1947?

Mr. Bissonnette: No, they were built...

Mr. Blouin: The last dock was completed in 1959.

Mr. Crossman: But there have been no improvements since 1959?

Mr. Blouin: One must be careful here. Only one side of the wharf which was built and completed in 1959 can be used. The other side is rock, and it cannot be used: this was a mistake from the beginning—I am talking about the Mgr. Blanche wharf.

Mr. Crossman: Mr. Chairman, has traffic increased considerably since the last public wharf was built?

Mr. Bissonnette: It has doubled, sir.

Mr. Crossman: This means that present facilities are not adequate for today's traffic?

Mr. Bissonnette: You have heard the reply of the Chamber of Commerce. Personally—and I am not speaking on behalf of the Department—I would say that they are indeed inadequate.

Mr. Cloutier: I would add to this that I feel sure that when you visit the docks at Sept-Îles this afternoon, you will see for yourself that they are inadequate.

Mr. Bissonnette: There is one thing that I would like to add, if I may. On the map which I showed you a moment ago, there is one part which is coloured purple. That part shows the location which had been selected by the federal government for building a dock, which had been thought to be necessary

[Text]

la construction de l'usine hydroélectrique de Churchill Falls. Or, ce quai-là a été abandonné, et selon des renseignements que j'ai eus au ministère fédéral, il n'y a pas de budget pour l'an prochain et on n'en prévoit pas pour l'année subséquente, non plus.

M. Blouin: Ce ne serait pas pour l'an prochain, apparemment.

M. Bissonnette: Enfin, c'est la réponse que j'ai obtenue. Alors, si je ne m'abuse, c'était un quai de 600 pieds, qui était prévu, situé entre celui de l'*Imperial Dock* et du *Government Dock*.

Le président: Monsieur Godin.

M. Godin: Monsieur le président, sur la carte apparaissait le plan d'une jetée. L'île, qu'on rejoindrait ainsi, est-elle une île de roc ou de sable? Pourrait-on en avoir la longueur approximative, l'eau y est-elle profonde et le pont solide?

M. Bissonnette: La jetée entre l'île et la terre ferme n'a pas tout à fait trois quarts de mille environ, c'est entre l'île aux Basques, la Grande-Basque et la terre ferme. Longtemps, certains membres du conseil municipal de Sept-Îles, certains citoyens de la ville et certains organismes aussi, ont cru que le seul endroit qui restait vraiment pour établir des quais et de l'industrie lourde, ce serait l'île aux Basques.

Une étude a été faite déjà par C. D. Howe en 1960, toujours en rapport avec cela, et il est évident que le coût d'aménagement de l'île aux Basques, comme île, pour en faire un site industriel adéquat, est assez élevé, particulièrement en ce qui a trait au dynamitage, parce que c'est une île rocheuse et ronde qui a un dos d'âne. Par contre, à cet égard, la région immédiate de la Baie de Sept-Îles n'est pas tellement rocheuse, il faut aller un peu à l'arrière-pays pour trouver du roc. On vous a parlé tous à l'heure de Bunge, bien à l'endroit où cette compagnie avait l'intention d'établir ses silos, les piliers érigés pour les soutenir avaient 158 pieds, c'est-à-dire qu'on atteignait le roc à 158 pieds sous la surface de l'eau. Donc, je sais qu'autour de la Baie de Sept-Îles et sur les terrains de l'Iron Ore, dans un coin de la Pointe, on atteint le roc à 200, presque 300 pieds. Par conséquent, il restait l'île aux Basques et c'est un projet qui, autant que je sache, n'a pas été abandonné mais qui, vers 1980 devra sans doute être sérieusement envisagé. Ce sera peut-être le seul endroit qu'il restera pour aménager un projet d'envergure.

M. Godin: Quelle est la longueur de l'île?

[Interpretation]

following the construction of the hydroelectric plant at Churchill Falls. Now, that project was shelved, and according to information I received from the federal Department, this has not been included in the estimates for either next year or the year after.

Mr. Blouin: It does not sound as if it is going to be done next year.

Mr. Bissonnette: This is the answer I was given, anyway. So, unless I am mistaken, it was a dock 600 feet long which was to be built between the Imperial dock and the Government dock.

The Chairman: Mr. Godin.

Mr. Godin: Mr. Chairman, on the map there was a plan for a jetty. Is the soil of the island that could thus be reached rock or sand? I would like to know the approximate length of this jetty, whether it is in deep water, and whether the bridge is solid.

Mr. Bissonnette: The jetty between the island and the mainland is not quite three quarters of a mile long. It is between Île-aux-Basques, Grande-Basque and the mainland. Some members of the Sept-Îles City Council, some citizens, and some organizations as well, thought for a long time that the only place left for building docks and accommodating the heavy industries was at Île-aux-Basques.

A study was made in this respect by C. D. Howe in 1960, and, of course, the cost of making Île-aux-Basques, as an island, an adequate industrial site is rather high, particularly where blasting is involved, as it is a rocky round, bowl-shaped island. On the other hand, the area immediately surrounding the Bay of Sept-Îles is not very rocky, and you have to go inland a little to find rocks. The Bunge was mentioned a moment ago. Well, at the place where that company was to build its grain elevators, the pillars erected to support those elevators were 158 feet high—which means that the rock was 158 feet below the sea-level. I know that around the Bay of Sept-Îles and where the iron ore property is, on the Pointe, the rock is 200 or almost 300 feet below the sea-level. So the only place left was at Île-aux-Basques, and, as far as I know, the project has not been shelved, but will probably have to be considered very seriously around 1980. It may be the only place that will be left then to accommodate a big project.

Mr. Godin: How long is the island?

[Texte]

M. Bissonnette: L'île a environ, si on tient compte de la Petite-Basque, trois milles et demi.

M. Blouin: Trois milles et demi de long. Elle a à peu près un mille et demi de large.

M. Godin: A l'heure actuelle, les navires passent-ils là? Est-ce qu'on prévoierait de débloquer et est-ce profond?

M. Bissonnette: Ah! oui c'est profond. Pour être profond, c'est profond. Il y a là une passe pour les navires, mais les minéraliers ne l'utilisent pas, parce qu'il y a un récif au centre; les minéraliers ne passent pas là, de même que les grands navires.

Monsieur le président, si vous me le permettez, il y a un autre aspect de la question que je voudrais mettre en évidence assez rapidement et qui se rattache au port de Sept-Îles, Port-Cartier et, éventuellement, Baie-Comeau et que nous devrions envisager: c'est que les bateaux ont tendance à devenir de plus en plus géants, de plus en plus gros. Or, à Sept-Îles, on a prévu pour le quai de l'*Iron Ore*, présentement en construction, des navires d'un tonnage de 150,000 tonnes et je ne crois pas qu'on rencontre quelque difficulté que ce soit à recevoir des navires de 200,000 tonnes. Je me demande si ces navires-là viendront avec de l'eau de mer; ce n'est pas très payant de transporter de l'eau de mer. Je me demande si, à ce moment-là, ils ne viendront pas avec d'autres produits. Si on établissait cette communication ferroviaire, n'y aurait-il pas là un débouché intéressant pour les armateurs et leurs clients? C'est-à-dire que leurs navires reviendraient avec un produit qui serait destiné au Canada et pourrait être acheminé par voies ferrées, alors qu'actuellement, ces navires-là déchargent sur la côte de l'Atlantique. Disons, que c'est une idée qui est actuellement à l'étude par certaines personnes intéressées. Je ne peux en dire davantage.

Le président: Est-ce qu'il y a d'autres questions, messieurs?

Mr. Howe (Wellington-Grey): Mr. Chairman with regard to my question concerning the car ferry, did you indicate that application or a request had been made to the CNR to give consideration to this?

M. Cloutier: Je crois qu'il y a eu une demande définitive; les représentants de la ville de Port-Cartier pourront vous répondre dans quelques minutes à ce sujet-là. La ville de Sept-Îles a fait des demandes et je crois que la ville de Port-Cartier a fait de même.

[Interprétation]

Mr. Bissonnette: If one includes Petite-Basque, it is about three and a half miles long.

Mr. Blouin: Three and a half miles long, and about a mile and a half wide.

Mr. Godin: Do ships go near there at present? Would you plan to clear the way, and is the passage deep?

Mr. Bissonnette: Yes, it is very very deep indeed. There is a navigable channel there, but one transport ships and other big ships do not go that way, because there is a reef in the middle.

Mr. Chairman, if I may, there is another thing which I would like to point out briefly, and which we will have to consider. It has to do with the ports of Sept-Îles, Port-Cartier, and, eventually, Baie-Comeau. Ships tend to become bigger and bigger. Now, at Sept-Îles, the wharves of the Iron Ore which are being built at present have been planned for ships with a tonnage of 150,000 tons, and I do not think they will have any problems in receiving ships with a tonnage of 200,000 tons. I wonder whether those ships will come in carrying sea-water; this is not very profitable. Maybe they will then carry other products. If railway connection was established, would this not create an interesting opening for ship-owners and their customers? What I mean is, their ships could come in carrying products which could then be delivered by rail across Canada, whereas at present, those ships unload on the Atlantic coast. Well, this prospect is now being studied by certain interested parties. This is all I can say.

The Chairman: Are there any further questions, gentlemen?

M. Howe (Wellington-Grey): Monsieur le président, à propos de ma question au sujet du transbordeur à trains, avez-vous dit que des démarches avaient été faites auprès du National Canadien sur cette question?

Mr. Cloutier: I think an application has been made; the representatives of the City of Port-Cartier will be able to answer you on this in a few minutes. The City of Sept-Îles has made applications, and so, I believe, has the City of Port-Cartier.

[Text]

The Chairman: Does that answer your question, Mr. Howe?

Mr. Howe (Wellington-Grey): If we are going to hear from this other community, yes.

Le président: S'il n'y a pas d'autres questions, je dois remercier la Chambre de Commerce de son magnifique exposé, ainsi que M. Rioux et M. Bissonnette de nous avoir si bien renseignés.

M. Cloutier: Monsieur le président, messieurs, merci.

Le président: Maintenant, je ferais appel à la Jeune Chambre de Sept-Îles, y a-t-il ici un de ses représentants?

M. Blouin: S'il n'y a pas de représentant, monsieur le président, je recommanderais qu'on annexe le dossier aux documents du Comité pour être remis et étudiés.

Le président: Que le mémoire soit imprimé en appendice?

M. Blouin: C'est cela.

Le président: Est-ce que c'est l'avis du Comité? D'accord? D'accord.

Maintenant, ce matin, on m'a remis un mémoire qui n'apparaît pas à l'ordre du jour, mais j'en ai donné la permission, il est présenté par la ville de Port-Cartier. Je crois que le Comité va l'approuver. Le Comité consent-il à entendre ce mémoire?

Des voix: D'accord.

Le président: Donc, j'inviterais Son Honneur le maire, M. Louis Dufresne à venir présenter son mémoire. Je crois que M. Dufresne est accompagné de M. Romuald Vignola, conseiller de la ville.

Malheureusement, nous n'avons pas de copies du mémoire.

M. Louis Dufresne (maire de Port-Cartier): Monsieur le président, messieurs les membres du Comité, permettez-moi d'abord de vous remercier de l'occasion que vous donnez à la ville de Port-Cartier de présenter son mémoire à votre Comité. Je voudrais d'abord situer en quelques mots la ville de Port-Cartier: C'est une ville de 3,500 habitants, située à environ 40 milles en amont de Sept-Îles, sur le bord du fleuve. Comme son nom l'indique, c'est un port de mer.

Étant donné sa proximité de Sept-Îles, il y a très peu de commerce ou les services administratifs à Port-Cartier, nous dépendons, pour une bonne part, de la ville de Sept-Îles. C'est donc avant tout une ville industrielle.

[Interpretation]

Le président: Est-ce que cela répond à votre question, monsieur Howe?

M. Howe (Wellington-Grey): Si nous entendons le mémoire de l'autre ville, oui.

The Chairman: If there are no further questions, I would like to thank the Chamber of Commerce for their excellent submission. I also wish to thank Mr. Bissonnette and Mr. Rioux for the valuable information they have given us.

Mr. Cloutier: Mr. Chairman, gentlemen, thank you.

The Chairman: I will now call the Junior Chamber of Commerce of Sept-Îles. Are any of its representatives here?

Mr. Blouin: If there is no representative, Mr. Chairman, I would recommend that their file be appended to the papers of the Committee, so that it can be studied.

The Chairman: You mean that their brief be printed as an appendix?

Mr. Blouin: Yes.

The Chairman: Is the Committee agreeable? Agreed? Agreed.

Now, this morning I was given a brief which is not on our agenda, but which I authorized. It comes from the City of Port-Cartier, and I think the Committee will approve of this. Is the Committee agreeable to hearing this submission?

Some hon. members: Agreed.

The Chairman: I will then invite His Honour, the Mayor, Mr. Louis Dufresne, to come to the head table and present his brief. I think Mr. Dufresne is accompanied by Mr. Romuald Vignola, a City Councillor.

Unfortunately, copies of the brief are not available.

Mr. Louis Dufresne (Mayor of Port-Cartier): Mr. Chairman, members of the Committee, may I first of all thank you for giving the City of Port-Cartier an opportunity to present a brief to your Committee. First of all, I would like to tell you in a few words about the City of Port-Cartier: it numbers 3,500 inhabitants, and is situated about 40 miles up from Sept-Îles along the St. Lawrence River. As its name indicates, it is a seaport.

Because of its closeness to Sept-Îles there is very little trade and very few administrative services in Port-Cartier. We depend a great deal on the City of Sept-Îles. It is, over and above all an industrial city.

[Texte]

Étant donné aussi la proximité de la ville de Sept-Îles, nous pouvons dire que nos problèmes, au point de vue régional, sont les mêmes que ceux de la ville de Sept-Îles. Donc, plusieurs des points qui ont été soulevés dans le rapport de Sept-Îles, s'appliquent à Port-Cartier. Cependant il y a quatre problèmes que nous tenons à présenter à votre Comité et que nous avons décrits dans notre rapport; tout d'abord: le transport commun de marchandises, et notre suggestion à cet égard est le transport ferroviaire.

Le deuxième problème: le service postal de 2°, 3° et 4° classes, pour lequel notre suggestion est le transport aérien.

Je dois dire ici que nous avons pris les mots «transport et communications» comme vous le voyez, dans leur sens le plus large. Et je comprends, d'après les discussions que vous avez eues ce matin, que certains de ces sujets ne font pas vraiment partie de votre étude.

Nous tenons aussi à soulever le problème de la télévision; et enfin, quelque chose qui nous tient particulièrement à cœur, un aéroport local. Vous me permettez donc de faire la lecture de notre mémoire.

PROBLÈME N° 1—TRANSPORT COMMUN DE MARCHANDISES. SUGGESTION: TRANSPORT FERROVAIRE

a) Considérant notre situation géographique par rapport aux grands centres fournisseurs.

b) Considérant qu'avec nos présents moyens de transport, les produits nécessaires à nos industries, à nos commerces et à nos citoyens, sont excessivement plus coûteux à obtenir que ceux de d'autres régions.

c) Considérant que notre région, appelée le Nouveau Québec, aurait un tonnage annuel possible de marchandises d'au moins 150,000 tonnes qui pourrait être acheminé via le transport ferroviaire.

d) Considérant qu'en plus des régions immédiates, les régions telles que Gagnon, Wabush, Carol Lake, Churchill Falls et Schefferville, pourraient avoir une liaison directe avec les grands centres fournisseurs. Et ceci, sans avoir à manipuler leurs marchandises nombre de fois d'un mode de transport à un autre avant de finalement le recevoir à l'ultime destination.

e) Considérant que ce mode de transportation ferroviaire, en plus de favoriser nos industries premières, nos industries secondaires ainsi que nos commerces, aiderait grandement à l'installation d'autres industries et d'autres commerces.

Nous demandons donc un transbordeur de wagons de chemin de fer lequel serait possiblement relié entre un des ports de la Rive

[Interprétation]

Also in view of the closeness of the City of Sept-Îles, we may say that our regional problems are the same as those of the City of Sept-Îles. Therefore, many of the points raised in the brief submitted by the City of Sept-Îles also apply to Port-Cartier. However, there are four problems which we would like to put before your Committee and which we have included in our report. These four problems are, first of all, common transport of merchandise and we suggest railway transport as a solution.

The second problem is second, third and fourth class postal service, and as a solution we suggest air transport. Here I should point out that we have taken the terms "transport and communications" in their widest sense. After the discussion which I heard this morning, I understand that some of these matters are not really part of your study.

We would also like to mention the problem of television, and finally, a problem in which we are particularly interested, a local airport.

I would now like to read our brief.

Problem No. 1—Common Transport of Merchandise. Suggestion: Railway Transport.

a) In view of our geographical situation with regard to the great supply centres.

b) Whereas with our present modes of transport the products necessary for our industry, our business establishments and our citizens, are considerably higher in price than those in other regions.

c) Whereas our region which is called New Quebec would have a possible annual tonnage of goods of at least 150,000 tons which could be shipped by rail.

d) Whereas in addition to the immediate regions, regions such as Gagnon, Wabush, Carol Lake, Churchill Falls and Schefferville could have a direct link with the great supply centres without having to handle merchandise many times by changing from one means of transportation to another before it reaches its final destination.

e) Whereas this means of railway transport, in addition to favouring our primary industry, our secondary industry as well as business establishments, would greatly assist in the establishment of other industry and businesses.

We therefore request a rail ferry which would establish communication with one of the ports of the South Shore and the other

[Text]

Sud et les autres principaux ports de la Côte-Nord soit Baie-Comeau, Port-Cartier, Pointe-Noire, et Sept-Îles.

Pour votre information, des études très sérieuses sur le plan régional sont présentement en cours.

Nous vous demandons de nous accorder audience si de plus amples informations deviennent nécessaires après vos études terminées.

PROBLÈME N° 2—SERVICE POSTAL DE 2°, 3° et 4° CLASSES. SUGGESTION: TRANSPORT AÉRIEN

a) Considérant que le service postal pour la courrier de 2°, 3°, et 4° classes est acheminé par transport routier.

b) Considérant que ce service est plutôt lent et inadéquat.

c) Considérant que cette situation existe dû à notre éloignement des grands centres.

d) Considérant que nos industries et commerces sont de prime importance à l'économie du pays.

Nous vous demandons donc que le service postal de 2°, 3° et 4° classes soit acheminé par transport aérien tout comme celui de la 1^{re} classe.

PROBLÈME N° 3 - SERVICE DE TÉLÉVISION.

a) Considérant que Radio-Canada Télévision est supposé donner à travers le Canada le service de deux réseaux, l'un de langue française et l'autre de langue anglaise.

b) Considérant que le seul service disponible sans avoir recours au câblé-télévision est celui de langue française.

c) Considérant que nos citoyens qui se servent du câblé-télévision ont à payer une somme d'argent et que ce service n'est pas toujours adéquat.

d) Considérant que cette situation devient discriminatoire envers certains de nos citoyens...

Nous demandons donc un relais qui permettrait à toute la région de bénéficier du même service. Un service tel que Terre-Neuve avec leur *Ground Satellite* serait grandement apprécié.

PROBLÈME N° 4 - AÉROPORT LOCAL

a) Considérant que l'importance du transport aérien a joué et continue de jouer un rôle important dans le développement du Nouveau Québec.

b) Considérant la distance séparant la Ville de Port Cartier à l'aéroport de Sept-Îles.

[Interpretation]

main ports of the North Shore, that is, Baie-Comeau, Port-Cartier, Pointe Noire, and Sept-Îles.

For your information, intensive studies at the regional level are now being made.

We would ask you to give us a hearing if any additional information is required once your studies are completed.

Problem No. 2—Second, Third, and Fourth Class Postal Service.

Suggestion: Air Transport.

a) Whereas postal service for second, third and fourth class mail is handled by road transport.

b) Whereas this service is rather slow and inadequate.

c) Whereas this situation is due to our isolation from large centres.

d) Whereas our industry and trade is of prime importance to the economy of the country.

We therefore request that second, third and fourth class postal service be by air just as is now done for first class service.

Problem No. 3—Television Service.

a) Whereas CBC TV is supposed to provide all of Canada with the service of two networks, one French and one English.

b) Whereas the only available service beside cablevision is the French network.

c) Whereas our citizens who use cablevision must pay a sum of money and that service is not always adequate.

d) Whereas this situation is becoming discriminatory towards some of our citizens.

We therefore request a relay which would enable the whole region to take advantage of the same service. A service such as Newfoundland has with its *Ground Satellite* would be greatly appreciated.

Problem No. 4—Local Airport.

a) Whereas the importance of air transport has and continues to play an important role in the development of New Quebec.

b) In view of the distance between the City of Port-Cartier and the airport at Sept-Îles.

[Texte]

c) Considérant que nombre de fois durant la saison hivernale les conditions de la route sont dangereuses.

d) Considérant qu'un aéroport local aiderait au développement de la ville de Port Cartier.

e) Considérant que l'aéroport de Port Cartier pourrait être utilisé comme satellite de l'aéroport de Sept-Îles.

Nous demandons la construction d'un aéroport à Port Cartier pour desservir la population locale et ses environs.

Merci, messieurs.

Le président: Merci beaucoup, monsieur le maire.

Mr. Howe (Wellington-Grey): Mr. Chairman, this deals with the question I was asking the former witness. Mr. Dufresne, can you tell us any position that you are in with regard to the CNR in your suggestion that there be a possibility of a car ferry being used between the North and the South Shore?

M. Dufresne: Je crois savoir que le Canadien National a fait des études poussées dans ce domaine. Malheureusement, je n'en ai pas eu de rapport personnellement.

Mr. Howe (Wellington-Grey): They have not told you whether or not they think it might work?

M. Dufresne: Non, il n'y a eu, à ma connaissance, aucune réponse affirmative ou négative de la part du Canadien National quant à l'établissement de ce genre de traversier.

Mr. Howe (Wellington-Grey): Would there be a representative of the CNR here who might possibly add to the information we have?

Mr. Burns: Would you like me to answer that?

The Chairman: Yes, if you would. Would you approach the microphone, please?

M. Corbin: Monsieur le président, demandez donc à M. Burns, de se présenter.

Le président: Monsieur Burns, je crois que vous êtes un représentant du Canadien National dans la région?

M. Robert Burns (Représentant régional, Canadien National): Pour le secteur régional à Campbellton, qui comprend le chemin de fer de la ville de Québec jusqu'à Moncton dans le Nouveau-Brunswick.

We are very much interested, Mr. Howe, in promoting a car ferry service across to the

[Interprétation]

c) Whereas during the winter season highway conditions are often dangerous.

d) Whereas a local airport would assist in the development of the Town of Port-Cartier.

e) Whereas the airport at Port-Cartier could be used as a satellite for the airport at Sept-Îles.

We request the construction of an airport at Port-Cartier to serve the local population and the surrounding country.

Thank you, gentlemen.

The Chairman: Thank you, Mr. Mayor.

M. Howe (Wellington-Grey): Je vais traiter de la même question que celle que j'ai posée au témoin précédent. M. Dufresne, pouvez-vous nous renseigner sur vos rapports avec le National-Canadien en ce qui concerne la possibilité d'établir un service de transbordeur entre la rive sud et la rive nord?

Mr. Dufresne: I think that the CN has made intensive studies in that field. Unfortunately, personally, I did not receive any report on these studies.

M. Howe (Wellington-Grey): Ils ne vous ont pas dit...s'ils croient la chose possible ou non?

Mr. Dufresne: No, to my knowledge there has been no reply, affirmative or negative, on the part of the CN with regard to this kind of ferryboat.

M. Howe (Wellington-Grey): Est-ce qu'il y aurait un représentant du National-Canadien ici qui pourrait peut-être compléter ces renseignements?

M. Burns: Puis-je répondre à cela?

Le président: Oui, si vous voulez. Veuillez vous approcher du micro.

Mr. Corbin: Mr. Chairman, would you ask Mr. Burns to step forward.

The Chairman: Mr. Burns, I believe that you are a representative of the CN in the region?

Mr. Robert Burns (Regional Representative, Canadian National Railways): For the regional sector in Campbellton, which includes the railway from Quebec City to Moncton, New Brunswick.

Nous sommes très intéressés, monsieur Howe, à organiser un service de trans-

[Text]

North Shore. The matter is already under study by our people and the Port Cartier people.

Mr. Howe (Wellington-Grey): You cannot give us anything more definite? The study has not been completed as yet.

Mr. Burns: Not particularly at this time. The physical aspects are being studied right now, you might say—what the requirements would be on either side as far as ports are concerned, and what type of ships, this sort of thing. But definitely we are interested.

Mr. Howe (Wellington-Grey): Thank you very much.

M. Corbin: Monsieur le président, mes questions portaient exactement sur le même sujet.

Le président: Monsieur Crossman.

Mr. Crossman: Mr. Chairman, would this car ferry be in the form of an icebreaker? Is that considered?

Mr. Burns: I presume to maintain a year-round service that would be a basic requirement. It would have to be of an icebreaking type.

Mr. Crossman: Thank you.

Le président: Monsieur Blouin.

M. Blouin: Je pense que M. Dufresne le dit dans le mémoire de la ville de Port-Cartier, le problème est qu'il faut un traversier brise-glace, et M. Burns abonde dans le même sens, pour maintenir un service à l'année longue. Mais ce traversier brise-glace ne peut pas être construit sans qu'au préalable on soit assuré des crédits du gouvernement fédéral. Là aussi des études sont en cours, et comme je le disais hier à Baie-Comeau, il faut de la planification, des statistiques, il faut aussi prévoir à long terme le volume de trafic que cela représenterait, il y a un tas de choses à considérer. Et je pense que, comme vous l'avez mentionné, M. Dufresne, ces études sont en cours à l'heure actuelle.

M. Dufresne: Oui, et je crois qu'il faut aussi réaliser que l'avantage de traversier-rail est de relier non seulement les îles au littoral, mais aussi les mines, les villes de l'intérieur jusqu'à Chenneville, qui sont déjà reliées au littoral par chemin de fer.

M. Blouin: Les études portent justement sur les répercussions de l'établissement d'un lien avec les villes de l'arrière-pays.

The Chairman: Are there any other questions, gentlemen?

[Interpretation]

bordeur entre la rive nord et la rive sud. Cette question est déjà à l'étude chez nous et à Port-Cartier.

M. Howe (Wellington-Grey): Vous ne pouvez nous donner rien de précis sur cette étude. Elle n'est pas terminée?

M. Burns: Non pas pour le moment. Nous étudions les caractéristiques matérielles, quelles seraient les exigences de part et d'autre, quel genre de ports et de bateaux il conviendrait d'installer, mais nous sommes certainement intéressés.

M. Howe (Wellington-Grey): Merci.

Mr. Corbin: Mr. Chairman, I wanted to ask the same thing.

The Chairman: Mr. Crossman.

M. Crossman: Est-ce que ce transbordeur serait un brise-glace également?

M. Burns: Je suppose que pour assurer un service à l'année longue ce serait une exigence primordiale. Il faudrait que ce soit un transbordeur de type brise-glace.

M. Crossman: Merci.

The Chairman: Mr. Blouin.

Mr. Blouin: I think that Mr. Dufresne mentioned it in the brief of the City of Port-Cartier, i.e. the problem is that an icebreaker ferry is necessary to maintain year round service, and Mr. Burns agrees with this.

But that icebreaker ferry cannot be built without having before hand the assurance of an assistance by the federal government. There are also, studies being carried out and as I was saying yesterday in Baie Comeau, we need planning, statistics and we have to know well in advance what that would represent in terms of volume of traffic; there are many aspects to consider. And as you said, Mr. Dufresne, studies are being undertaken at this moment.

Mr. Dufresne: Yes, and we must also realize that the advantage of a railway ferry is not only to link the islands to the shore, but also the mines and the cities inland till Chenneville which are already connected by railway to the coast.

Mr. Blouin: The studies deal precisely with the consequences of establishing a link with the cities inland.

Le président: Avez-vous d'autres questions à poser, Messieurs?

[Texte]

S'il n'y a pas d'autres questions, je dois vous remercier, monsieur le maire, de votre mémoire. Avant de clore cette séance, je voudrais dire qu'hier le mémoire qui nous a été soumis par le Conseil du travail de Baie-Comeau l'était en même temps du nom du Conseil du travail de Sept-Îles. On m'a demandé de faire cette précision ce matin, pour qu'il soit bien compris que le monsieur qui a présenté un mémoire pour le Conseil du travail de Baie-Comeau le présentait en même temps pour le Conseil du travail de Sept-Îles.

M. Blouin: En d'autres mots, monsieur le président, il représentait les deux secteurs.

Le président: Il représentait les deux secteurs, le Conseil du travail de Baie-Comeau et le Conseil du travail de Sept-Îles.

M. Blouin: Monsieur le président, nous avons ici dans la salle l'administrateur de la municipalité de la Basse-Côte-Nord. C'est la plus grande municipalité du genre au monde. Elle comprend tous les petits villages situés de Natashquan à Blanc-Sablon. Il y a une série de problèmes concernant le service à donner à ces populations isolées, problèmes de transport maritime et surtout de transport aérien. M. Pierre Picard est l'administrateur de cette municipalité. Il n'a pas préparé de mémoire, mais il m'a demandé si le Comité accepterait de l'entendre pour quelques minutes.

Le président: Est-ce que le Comité est consentant? D'accord. J'inviterais Monsieur Picard à venir ici en avant.

M. Pierre Picard (Ministère des Affaires municipales de la province de Québec, administrateur des municipalités de la côte nord du golfe St-Laurent): Permettez-moi de me présenter, je suis Pierre Picard, du ministère des Affaires municipales de la province de Québec et administrateur des municipalités de la côte nord du golfe St-Laurent. Comme M. Blouin vous l'a dit tout à l'heure, notre territoire s'étend à l'est de Natashquan jusqu'aux limites du Labrador terre-neuvien, sur une distance de 253 milles. Sur cette distance, j'administre quatorze villages.

La population totale de la municipalité est d'environ 5 mille âmes. Je voudrais en profiter pour remercier le président et les membres du Comité de me donner la chance de présenter les revendications de la population du territoire que j'administre. Les gros problèmes de notre municipalité sont ceux du transport aérien surtout, et du transport par bateau. Le gouvernement fédéral a construit depuis quelques années deux pistes, l'une à

[Interprétation]

If there are no more questions, I must thank you Mr. Mayor for your brief. Before closing the meeting, I wish to mention that the briefs that had been submitted to us yesterday by the Labour Council of Baie Comeau were presented on behalf of the Labour Council of Sept-Îles as well. I was asked to specify that gentleman who presented yesterday a brief for the Baie Comeau Labour Council represented also the Sept-Îles Labour Council.

Mr. Blouin: In other words, Mr. Chairman, he represented the two agencies.

The Chairman: He represented both the Labour Council of Baie Comeau and the Labour Council of Sept-Îles.

Mr. Blouin: Mr. Chairman, we have here in the room the Municipal Manager of the Lower North Shore. It is the largest municipality of the kind in the world, and includes all the small villages located between Natashquan and Blanc Sablon. There is a series of problems about the service to be given to those isolated populations, problems of maritime transport and especially air transport. Mr. Pierre Picard is the Manager of that municipality. He has no brief made and asked me whether the Committee is ready to hear him for a few minutes.

The Chairman: Do you agree I invite Mr. Picard to come to speak? Very well. Would Mr. Picard please come forward.

Mr. Pierre Picard (Department of Municipal Affairs of the Province of Quebec, Administrator of the Municipalities of the North Shore, Gulf of St. Lawrence): May I introduce myself. My name is Pierre Picard of the Department of Municipal Affairs of the Province of Quebec, and Administrator of the Municipalities of the North Shore, Gulf of St. Lawrence. As Mr. Blouin mentioned it just now, our territory is situated east of Natashquan up to the boundary of Newfoundland's Labrador, on a distance of 253 miles. There are 14 villages which I administer.

The total population of the municipality is about 5,000 inhabitants. I would also like to take this opportunity to thank the members of the Committee for having given me the opportunity of presenting the ideas of the people of the territory which I administer. The great problems are those of air and maritime transport. The federal government has in the last few years built two landing strips, one at Blanc Sablon and the other at Crop

[Text]

Blanc Sablon, et l'autre à Crop River, et une troisième piste existe à St-Augustin, laquelle a été construite par Québecair et «Les Ailes du Nord». La piste de Blanc-Sablon peut recevoir des avions du type DC-3, et même le F-27 de Québecair s'est posé sur cette piste à deux ou trois reprises cette année, pour le transport des écoliers. Les deux autres pistes, celles de Crop River et de St-Augustin, n'ont que deux mille pieds de longueur. Et la loi fédérale pour aider les municipalités à l'exploitation de pistes municipales ne nous aide pas, parce que votre loi stipule que, pour en bénéficier, les pistes doivent recevoir des avions pesant au moins vingt-cinq mille livres. Et comme ces pistes n'ont que deux mille pieds de longueur, les seuls avions qui peuvent se poser sur ces pistes sont du type «Twin Otter» de Québecair qui avait établi un service régulier.

L'an passé, après plusieurs démarches auprès du ministère des Transports à Montréal, j'ai obtenu trois souffleuses pour l'entretien des trois pistes. L'une s'est rendue à Blanc-Sablon, une autre est restée sur le quai de St-Augustin où elle a passé l'hiver parce que le ministère des Transports s'y est pris trop tard pour la faire transporter à la piste même.

Quant à celle de Crop River, nous avons réussi à la transporter à la piste même. Deux pistes avaient donc été desservies par ces deux machines. Cette année, le ministère des Transports a retiré deux machines, celle de St-Augustin et celle de Crop River, ce qui veut dire que ces deux pistes ne seront pas en opération cet hiver. Elles seront fermées complètement. Au cours de l'été, avec l'appui de M. Blouin, des démarches ont été entreprises auprès du ministère des Transports du Canada pour faire modifier la loi afin de nous permettre d'obtenir des subventions de quatre mille dollars par année, qui nous serviraient à acheter des machines pour l'entretien de nos pistes. Et je demande à votre Comité de faire des recommandations, si possible, afin que cette loi soit amendée le plus tôt possible pour nous permettre d'obtenir ces deux machines pour l'entretien des pistes.

À l'heure actuelle, Québecair ne dessert plus ces endroits par «Twin Otter». Ils ne vont qu'à Blanc Sablon. Au cours de l'été, ils peuvent se rendre à St-Augustin, et à Crop River, mais ils n'iront pas cet hiver parce que la piste n'est pas entretenue. Et c'est le moyen le plus efficace qui existe sur la Basse-Côte-Nord pour le transport des passagers et transport des malades.

M. Blouin: Monsieur le président, j'endors entièrement ce que M. Picard vient de dire. Sur la Basse-Côte-Nord, c'est l'unique mode

[Interpretation]

River. A third airstrip was built by Québecair and «Les Ailes du Nord» at Saint Augustin. The Blanc Sablon landing strip can accommodate DC-3 type aircraft and even the F-27 of Québecair has landed two or three times on that strip to transport school children. The other two airstrips at Crop River and Saint-Augustin are only 2,000 feet in length. And according to the Municipal Assistance Act, the federal government cannot be of any assistance in operating municipal airstrips because the act stipulates that in order to take advantage of the provisions of this act the landing strips must be able to receive aircraft weighing at least 25,000 pounds. And as those airstrips are only 2,000 feet long they can only accommodate «Twin Otter» planes of Québecair which has established regular daily service.

Last year, after my numerous representations to the Department of Transport I obtained three blowers to keep our three airstrips clear. One reached Blanc Sablon another stayed on the wharf of Saint-Augustin where it spent the winter because the Department of Transport acted too late to transport this machine to the airstrip itself.

As to the one for Crop River, we managed to move it over to the airstrip itself. Consequently, two airstrips were kept clear by these two pieces of equipment. This year the Department of Transport took away these two blowers, which means that two airstrips will be closed to traffic this winter. They will be closed down completely. During the summer with the support of Mr. Blouin, representations were made with the Department of Transport of Canada to modify the act in order to enable us to obtain a subsidy of \$4,000 a year which would enable us to purchase equipment for the maintenance of our airstrips. And I would ask your Committee to make the necessary recommendations, if possible, in order to amend the Act as soon as possible so that we may obtain these two pieces of equipment for the upkeep of the two airstrips.

At present, Québecair does not use its Twin Otters in this area. The only place they go is Blanc Sablon. In the summer they can go to Saint-Augustin and Crop River, but this winter they will not go there because the airstrips are not maintained. This is the most effective means of transport of passengers and sick people on the lower North Shore.

Mr. Blouin: Mr. Chairman, I support completely what Mr. Picard has just said. On the lower North Shore it is the only means of

[Texte]

de transport, le transport aérien durant cinq mois par année. Il n'y a pas de routes, il n'y a pas de chemins de fer et durant l'hiver, il n'y a pas de bateaux non plus. Donc, le transport aérien est l'unique mode de transport pour desservir ces populations échelonnées de Natashquan à Blanc Sablon. Nous avons réussi à obtenir quelques pistes d'atterrissage, mais le ministère des Transports ne peut pas entretenir ces pistes durant l'hiver parce que les municipalités ne sont pas éligibles aux octrois, aucun avion de plus de vingt-cinq mille livres n'atterrissant sur ces pistes. Je dis que c'est une loi stupide, ridicule et qu'il faut absolument qu'elle soit changée afin de desservir cette population. Il ne sert à rien de construire des pistes d'atterrissage si une fois qu'elles sont construites, on ne les entretient pas.

Et c'est exactement ce qui arrive. A l'heure actuelle, une loi prévoit des octrois pour la municipalité de la Basse-Côte-Nord dont M. Picard est l'administrateur, mais on ne peut pas les accorder. Étant donné que ce sont de petits villages, de petites populations, ce sont des avions légers qui les desservent. J'ai déployé tous les efforts possibles et n'ai rien réussi; c'est pour cela que j'appuie M. Picard et que je demande au Comité de faire les recommandations qui s'imposent.

Le président: Monsieur Godin.

M. Godin: Simple curiosité, à quelle distance sont situées les trois pistes l'une de l'autre? Et en temps normal, combien de milles doivent faire les individus les plus éloignés par exemple pour se rendre à une piste ou l'autre?

M. Picard: De Blanc-Sablon à St-Augustin par la voie des airs, il y a environ soixante-quinze milles, et de St-Augustin à Harrington, c'est à peu près la même chose, soixante-quinze ou quatre-vingt-cinq milles. Du village de Tête à la Baleine à St-Augustin, il y a environ trente-cinq milles par la voie des eaux: Il est impossible de le faire par voie de terre, il n'y a pas de route qui relie ces villages. Autour de Blanc-Sablon, quatre villages sont reliés par une voie terrestre, Murdock Bay, Bras d'Or, Lourdes du Blanc Sablon et Blanc Sablon. Le problème existe à St-Augustin et à Crop River.

M. Godin: Monsieur Portelance.

M. Portelance: Monsieur Picard vous avez mentionné que la population était d'environ 5,000 âmes dans cette région? Combien diriez-vous qu'il y a de familles? Environ mille familles?

M. Picard: Mille familles.

[Interprétation]

transportation, that is air transport for five months of the year. There are no highways, no railways and during the winter months there are no ships either. Therefore, air transport is the only means of communication for these isolated settlements from Natashquan to Blanc Sablon. We managed to establish a few airstrips, but the Department of Transport cannot maintain those airstrips, in the winter because the smaller municipalities are not eligible to obtain subsidies as all the planes that land on those strips are below the 25,000 pounds margin. I say that this is a stupid and ridiculous law and that we must absolutely change it, in order to serve these populations. There is no use building airstrips if after they are built they are not maintained.

And this is exactly what happens. At the present time there is an act which provides for subsidies to the municipality of the lower North Shore of which Mr. Picard is the administrator, but we may not give the subsidies. As they are small villages with low populations the planes used are light planes. I have made all possible efforts and I did not succeed; That is why I say that I support Mr. Picard in asking the Committee to make the necessary recommendations.

The Chairman: Mr. Godin.

Mr. Godin: I am just curious to know what distance is there between the three airstrips and in a normal situation how many miles must the people travel to go to one airstrip or the other?

Mr. Picard: From Blanc Sablon to Saint Augustin by air I think it is about 75 miles; and from Saint Augustin to Harrington it is about the same, 75 to 85 miles. From Tête à la Baleine village to Saint Augustin there is about 35 miles by sea; there is no way of doing it on land, as there are no roads linking these villages. Around Blanc Sablon, there are four villages: Murdock Bay, Bras d'Or, Lourdes de Blanc Sablon and Blanc Sablon which are linked together by a road system. There is, however, a problem at Saint Augustin and Crop River.

Mr. Godin: Mr. Portelance.

Mr. Portelance: Mr. Picard, you mentioned that the population in that region was about 5,000 inhabitants. How many families would you say there are? About a thousand families?

Mr. Picard: About 1,000 families.

[Text]

M. Portelance: Le plus gros centre serait Blanc-Sablon?

M. Picard: Oui, c'est le plus gros centre à l'heure actuelle. La plus grosse population est à St-Augustin.

M. Portelance: A St-Augustin. En cas d'urgence pour les malades par exemple, y a-t-il eu des difficultés dans le passé?

M. Picard: Le ministère de la santé coopère à cent pour cent pour le transport des malades. Quand il y a un avion disponible sur place, le ministère de la Santé s'occupe du transport.

M. Portelance: Le ministère de la Santé?

M. Picard: Oui, et «Les Ailes du Nord» de même que Québecair.

M. Blouin: Je pense qu'il faut ajouter, monsieur le président, que le ministère de la Santé a recours aux services de l'hélicoptère pour les mesures d'urgence.

M. Picard: C'est ça.

M. Portelance: Présentement, la compagnie Québecair est celle qui dessert votre région?

M. Picard: Québecair et «Les Ailes du Nord» une filiale de Québecair.

M. Portelance: Merci.

Le président: Il n'y a pas d'autres questions? Je vous remercie monsieur Picard et j'espère que vous...

M. Blouin: Il y a dans la salle des représentants de la corporation municipale de Longue Pointe de Mingan. Longue Pointe de Mingan est un village situé à environ cent milles à l'est de Sept-Îles. Là encore, il n'y a pas de communications, seulement un bout de route qui communique avec Havre-St-Pierre. Je demanderais au Comité d'entendre le représentant de la corporation municipale de Longue Pointe de Mingan, qui a aussi des problèmes d'aéroport.

Le président: Le Comité est-il d'accord?

Des voix: D'accord.

Mr. Thomas (Moncton): How many more are there, Mr. Chairman?

The Chairman: I think this is the last one.

Le président: M. Jean-Paul Beaudin.

M. Jean-Paul Beaudin (échevin de Longue Pointe de Mingan): Je suis échevin de la municipalité de Longue Pointe de Mingan. Je

[Interpretation]

Mr. Portelance: The largest centre is Blanc Sablon?

Mr. Picard: Yes, it is the largest centre at the present time. The highest population is at Saint Augustin.

Mr. Portelance: At Saint Augustin. In cases of emergency for sick people for instance, have there been difficulties in the past to transport them to hospital?

Mr. Picard: If there is a plane available in the area, the Department of Health take care of transportation.

Mr. Portelance: The Department of Health?

Mr. Picard: Yes, and "Les Ailes du Nord" as well as Québecair.

Mr. Blouin: I think it should be added Mr. Chairman, that the Health Department make use of a helicopter service in cases of emergency.

Mr. Picard: That is right.

Mr. Portelance: At the present time Québecair serves your region?

Mr. Picard: Québecair and "Les Ailes du Nord" which is a subsidiary of Québecair.

Mr. Portelance: Thank you.

The Chairman: Any other questions gentlemen? I thank you Mr. Picard, and hope that you...

Mr. Blouin: Mr. Chairman, we have here representatives of the Municipal Corporation of Longue Pointe de Mingan. This is a village situated about 100 miles east of Sept-Îles. Here again, there is no means of communication except a short route to Havre-St-Pierre. But I would ask the Committee to kindly hear the representative of the municipal Corporation of Longue Pointe de Mingan which also has airport problems.

The Chairman: Is the Committee agreeable?

Some hon. members: Agreed.

M. Thomas (Moncton): Combien y en a-t-il d'autres encore, monsieur le président.

Le président: Je pense que c'est la dernière.

The Chairman: Mr. Jean Paul Beaudin.

Mr. Jean Paul Beaudin (Alderman, Longue Pointe de Mingan): I am Alderman of the Municipality of Longue Pointe de Mingan. I

[Texte]

veux vous parler de l'aéroport de Longue-Pointe, et de la possibilité d'avoir des subventions pour maintenir notre aéroport car nous n'avons pas les moyens de le faire. La municipalité de Longue Pointe comprend 105 familles, et n'est pas capable de résoudre le problème de l'aéroport avec le peu de taxes qu'elles paient. Une subvention du gouvernement fédéral de 4 mille dollars, ce n'est pas suffisant pour entretenir l'aéroport. Cet hiver, il est tout probable que nous devons le fermer, parce que nous n'avons pas les moyens. Si le Comité ne nous vient pas en aide, nous ne serons pas capables d'opérer. C'est un endroit touristique, qui possède trois pistes d'atterrissage en asphalte, et un hôtel. Les gens de St-Jean et de Magpie y passent presque tous. Si nous sommes obligés de fermer l'aéroport, ils vont aller ailleurs.

M. Blouin: Je voudrais ajouter que l'aéroport de Longue Pointe de Mingan a été construit par les Américains au début de la guerre; c'est un grand aéroport. Par la suite, le terrain est resté la propriété du gouvernement provincial. Mais le ministère des Transports a consenti à administrer cet aéroport en donnant des octrois à la municipalité pour son entretien. Mais, comme M. Beaudin le mentionne, les octrois ne sont pas suffisants pour entretenir même une piste. Je pense qu'il n'y a qu'une piste qui soit entretenue durant l'hiver. Étant donné les tempêtes et le climat rigoureux, ces octrois ne sont pas suffisants. Là encore, je demande au Comité de prendre en considération la demande de M. Beaudin, le représentant de la Corporation municipale de Longue-Pointe.

Le président: M. Corbin.

M. Corbin: Monsieur le président, je suis un peu perdu: pourrait-on nous situer exactement où se trouve Longue Pointe de Mingan? Est-ce à l'est ou à l'ouest de Sept-Îles?

M. Beaudin: A l'est de Sept-Îles, à environ cent milles.

M. Corbin: Vous disiez, monsieur, que la municipalité comprend 150 familles?

M. Beaudin: 105.

M. Corbin: Il doit y avoir des villages avoisinants; combien de familles l'aéroport dessert-il?

M. Beaudin: Il y a soixante-cinq familles à la Rivière-St-Jean; à Magpie, on peut en compter environ 105 mais je ne peux pas vous donner de chiffres exacts. A Mingan, il doit y avoir 7 familles de Maloney, en plus des Indiens qui sont 32 ou 33 familles desservies par l'aéroport de Longue Pointe.

[Interprétation]

would like to talk about the airport of Longue Pointe and the possibility of obtaining subsidies that would help us maintain our airport as we do not have the means to do so. The Municipality of Longue Pointe has about 105 families and is unable to solve the airport maintenance problem with the little tax it collects from them. A federal government subsidy of \$4,000 is not enough to keep up the airport. Because of lack of funds we may have to close it down this coming winter. If the Committee does not help us, we shall not be able to operate. It is a touristic area which has three paved airstrips and a hotel. Almost all people of Saint-Jean and Magpie travel through the area. If we are forced to close down the airport. They will go elsewhere.

Mr. Blouin: I would wish to add that the airport of Longue Pointe de Mingan was built by the Americans at the beginning of the war. It is a large airport. Thereafter, since the land belonged to the provincial government, the airport remained property of the provincial authorities. The Department of Transport has agreed to operate it giving assistance to the municipality for its upkeep. But as the witness says, those subsidies are not even enough, for the upkeep of one landing strip. I believe there is only one airstrip which can be kept open during the winter. Owing to the bad weather, and the harsh climate, those subsidies are not adequate. Once more, I ask the Committee to consider the request of Mr. Beaudin, representing the Municipal Corporation of Longue Pointe.

The Chairman: Mr. Corbin.

Mr. Corbin: Mr. Chairman, I am at a loss. Can we be told exactly where is the Municipality of Longue Pointe de Mingan? Is it east or west of Sept-Îles?

Mr. Beaudin: About 100 miles west of Sept-Îles.

Mr. Corbin: You were saying that the municipality consisted of 150 families?

Mr. Beaudin: 105.

Mr. Corbin: There must be neighbouring villages; how many families does the airport serve?

Mr. Beaudin: There are sixty five families at Rivière-St-Jean; at Magpie there are about 105, but these are approximate figures. At Mingan there must be seven families over and above some 32 or 33 Indian families served by the airport of Longue Pointe.

[Text]

M. Corbin: Où se trouve la piste d'atterrissage la plus près de la vôtre?

M. Beaudin: Il y en a une à 30 milles et une à environ 37 ou 38 milles.

M. Corbin: Est-ce que les villages que vous venez d'énumérer sont reliés ensemble par une route quelconque?

M. Beaudin: Oui, monsieur.

M. Corbin: Je vous remercie.

Le président: Monsieur Portelance.

M. Portelance: J'ai une question supplémentaire, monsieur le président. Je vois que l'endroit d'où vous venez est près du Havre-Saint-Pierre.

M. Beaudin: A trente milles, monsieur.

M. Portelance: Est-ce que Havre-Saint-Pierre a des facilités meilleures que les vôtres à l'aéroport ou semblables?

M. Beaudin: Je n'ai pas compris.

M. Portelance: Est-ce que l'aéroport de Havre-Saint-Pierre fonctionne l'hiver?

M. Beaudin: Oui. Il fonctionne comme le nôtre. Il arrive assez souvent qu'il est fermé pendant une semaine ou quatre jours.

M. Portelance: Vous avez dit que les routes entre les deux municipalités ne sont pas ouvertes en hiver.

M. Beaudin: J'ai fait l'ouverture des routes moi-même; j'en ai eu l'expérience. Le premier hiver, j'ai été pris, sans chemin, pendant onze jours à Havre-Saint-Pierre avec la machinerie. Le deuxième hiver, j'ai été pris pendant treize jours sans chemin.

M. Portelance: Quelle est la population de Havre-Saint-Pierre?

M. Beaudin: Je ne pourrais pas vous dire le chiffre.

M. Blouin: 2,400.

M. Portelance: Merci.

M. Blouin: Il faudrait ajouter, monsieur le président, que l'aéroport de Longue Pointe de Mingan sert aussi d'aéroport de secours pour les avions qui voyagent entre Sept-Îles et Blanc-Sablon. C'est un grand aéroport. D'ailleurs, ils l'ont constamment utilisé dans le passé comme aéroport de secours, en cas d'urgence ou en cas de panne, ce qui est très important. Encore une fois, je ne vois pas pourquoi le ministère des Transports ne peut pas donner les octrois nécessaires à la municipi-

[Interpretation]

Mr. Corbin: Where about is the landing strip closest to yours?

Mr. Beaudin: There is one 30 miles away and another one about 37 or 38 miles away.

Mr. Corbin: The villages which you have just mentioned are they linked by some kind of highway?

Mr. Beaudin: Yes.

Mr. Corbin: Thank you.

The Chairman: Mr. Portelance.

Mr. Portelance: A supplementary question to that of Mr. Corbin, Mr. Chairman. I see that the place where you come from is close to Havre St. Pierre.

Mr. Beaudin: Thirty miles.

Mr. Portelance: Does Havre St. Pierre have better airport facilities than yours or are they similar?

Mr. Beaudin: I did not understand.

Mr. Portelance: Is the airport of Havre-St-Pierre open in Winter?

Mr. Beaudin: Yes, it functions the same way as ours.

Mr. Portelance: You have mentioned that the roads are not open between the two municipalities in winter.

Mr. Beaudin: I opened the roads myself so I have the experience. The first winter, the road as well as the equipment were stuck for eleven days at Havre-St-Pierre. The next winter the road was blocked for thirteen days.

Mr. Portelance: What is the population of Havre St. Pierre?

Mr. Beaudin: I could not tell you the exact figure.

Mr. Blouin: Two thousand, four hundred.

Mr. Portelance: Thank you.

Mr. Blouin: We should add, Mr. Chairman, that the airport of Longue Pointe de Mingan also serves as an emergency airport for airplanes between Sept Îles and Blanc Sablon. It is a large airport. Moreover they have constantly used it as an emergency airport in case of emergency of engine trouble, which is very important. Once more I do not see why the Department of Transport could not give the necessary subsidiaries to the municipality for the upkeep of the airport. The smaller

[Texte]

palité pour l'entretien de l'aéroport. Les petites municipalités n'ont pas les moyens d'entretenir des aéroports semblables.

Une voix: Quelle est la longueur de la piste?

M. Blouin: La piste principale est de 5,400 pieds.

Le président: Est-ce qu'il y a d'autres questions, messieurs? Monsieur Crossman.

M. Crossman: Quel est le coût réel de l'entretien d'un aéroport ce de genre?

M. Blouin: A l'heure actuelle, la municipalité reçoit un octroi de \$4,000 et le coût s'élève généralement de \$6,500 à \$7,000; il y a donc un déficit d'environ \$3,000 par hiver.

M. Beaudin: L'entretien de l'aéroport l'hiver passé nous a coûté \$6,000. C'est un petit contracteur qui avait le contrat, parce qu'avec \$6,000, il n'arrive pas dans son affaire.

Le président: C'est seulement pour le déblaiement de la neige.

M. Beaudin: C'est seulement pour le déblaiement. Nous devons avoir un système lumineux sur les pistes; on en n'a pas. On est obligé d'utiliser de l'huile. L'huile nous a coûté \$250 et le salaire du préposé à l'éclairage était de \$200.

M. Blouin: Je pense que M. Crossman voulait le total.

M. Beaudin: Le total se chiffrerait à environ \$7,000 pour l'entretien par année.

M. Crossman: Vous avez un octroi de \$4,000 seulement.

M. Beaudin: Oui. Pour nous autres, c'est très considérable.

M. Breau: C'est la municipalité qui paie la différence?

M. Beaudin: Justement, avec l'argent des contribuables. On n'a pas les moyens de se le permettre; c'est impossible. Les droits d'atterrissage des avions ne sont pas tellement élevés. On a également beaucoup d'arrérages en suspens; on est obligé d'attendre pour cet argent. Québécois nous doit environ \$2,000; un autre, \$1,200; un autre, \$40; un autre, \$50. Mettez tout cela ensemble et vous avez, à la fin d'une année, un beau montant qu'on n'a pas.

M. Breau: Les compagnies aériennes sont lentes à payer?

[Interprétation]

municipalities do not have the financial means to maintain such airports.

A Member: How long is the landing strip?

Mr. Blouin: The main strip is 5,400 feet.

The Chairman: Any other questions, gentlemen? Mr. Crossman.

Mr. Crossman: What is the actual cost of maintaining such an airport?

Mr. Blouin: At the present time the municipality receives a grant of \$4,000 and the cost is generally \$6,500 to \$7,000. Therefore there is a deficit of about \$3,000 per season.

Mr. Beaudin: The upkeep of the airport last winter has cost us \$6,000. But it was a small contractor who got the contract, but with \$6,000 he cannot do the job.

The Chairman: This is just for clearing the snow.

Mr. Beaudin: Only for clearing the snow. We were supposed to get runway lights on the airport. So far we do not have any. We have to light the landing strips with oil torches. This amounted to \$250 for oil and \$200 for the upkeep of the oil torches.

Mr. Blouin: I think Mr. Crossman wanted to know the total cost.

Mr. Beaudin: The total yearly cost of upkeep would be about \$7,000.

Mr. Crossman: And you have a grant of \$4,000 only?

Mr. Beaudin: Yes. For us this is quite a sum.

Mr. Breau: Is it the municipality which pays the difference?

Mr. Beaudin: Yes, with the taxpayers' money. So we do not have that kind of financial means. It is impossible. Landing fees are not so high; there are quite some arrears coming to us which we did not get. Quebec-Air owes us about \$2,000, another owes us \$1,200, another \$40, and another \$50. If you add it all up it makes quite a large sum which we do not have.

Mr. Breau: The airlines are slow to pay?

[Text]

M. Beaudin: Je ne peux pas vous dire depuis quand elles n'ont pas payé; mais nous avons cela dans les papiers.

M. Blouin: Monsieur le président, ce sont les droits normaux d'atterrissage qui reviennent à la municipalité. La compagnie est lente à payer les comptes.

Le président: Est-ce qu'il y a d'autres questions, messieurs? Monsieur Corbin.

M. Corbin: Je voudrais faire une remarque pour l'information de tous les membres du Comité. Il me semble que le ministère des Affaires indiennes et du Nord canadien a un programme spécial d'assistance et d'entretien pour les pistes d'atterrissage et les bases aériennes dans les Territoires du Nord-Ouest et du Yukon. D'après les témoignages que nous avons entendus ce matin, il me semble que la Côte-Nord et surtout la Basse Côte-Nord se trouvent dans une situation quelque peu semblable, au point de vue de l'isolement des populations, aux populations de bien des endroits dans les Territoires du Nord-Ouest. Je crois que notre Comité devrait s'enquérir pour voir quel genre d'assistance donne le ministère des Affaires indiennes et du Nord Canadien, et s'enquérir également pour voir si ce genre d'aide ne pourrait pas être donné aux populations de la Côte-Nord pour le maintien de pistes d'atterrissage.

Le président: Il y a une réserve indienne, si je comprends bien.

M. Blouin: Le ministère des Affaires indiennes intervient là où il y a des réserves indiennes officielles. A Mingan, qui est un petit village situé à huit ou dix milles à l'est de Longue Pointe, il y a une réserve indienne. Le ministère des Affaires indiennes entretient la route entre la réserve et le village de Longue Pointe de Mingan, pour que les enfants indiens aillent aux écoles. Mais, le ministère des Affaires indiennes ne vient pas en aide aux aéroports là où il n'y a pas de réserve indienne située à proximité de l'aéroport.

Je comprends ce que M. Corbin a dit à propos des Territoires du Nord-Ouest. D'ailleurs, il n'y a pas très longtemps, il y eu un communiqué disant que le ministère des Affaires indiennes s'occupent des aéroports dans les Territoires du Nord-Ouest. On a construit de nouvelles pistes d'atterrissage, étant donné que les Territoires du Nord-Ouest sont administrés par une commission qui relève directement du ministère des Affaires indiennes et du Nord canadien. En ce qui concerne cette partie de la Basse Côte-Nord,

[Interpretation]

Mr. Beaudin: I cannot tell you since when they did not pay; but we have that in our files.

Mr. Blouin: These are landing fees payable to the municipalities. The companies are rather slow in settling their bills.

The Chairman: Have you any other questions, gentlemen? Mr. Corbin.

Mr. Corbin: I would just like to bring something to the attention of all the members of the Committee. It seems to me that the Department of Indian Affairs and Northern Development has a special program of assistance for the maintenance of landing strips and air bases in the Northwest and Yukon Territories. According to the witnesses we have heard this morning, it seems to me that the North Shore and especially the lower North Shore is in a similar situation as far as the isolation of the populations of many communities in the Northwest Territories is concerned. I think that our Committee should enquire and see what kind of aid the Department of Indian Affairs and Northern Development gives and to see if this kind of assistance could not be given to the population of the North Shore for the upkeep of landing strips.

The Chairman: There is an Indian reserve, I think.

Mr. Blouin: The Department of Indian Affairs Act where there are official Indian reserves. As Mingan which is a small village situated about 8 or 10 miles east of Longue Pointe de Mingan, there is an Indian reserve and the Department of Indian Affairs pays for the upkeep of the road between the reserve and the village of Longue Pointe de Mingan for school purposes. But the Department of Indian Affairs does not help with the airport where there is no Indian reserve situated close to it.

I understand what Mr. Corbin has mentioned with regard to the Northwest Territories. Besides, there is a recent communiqué where it was stated that the Department of Indian Affairs take charge of airports in the Northwest Territories. Because the Northwest Territories are administered by a Board under the Department of Indian Affairs, new landing strips were constructed. With regard to that part of the lower North Shore where there are no true Indian reserves there is no assistance from the Indian Affairs Depart-

[Texte]

là où il n'y a pas de réserve indienne proprement dite, il n'y a pas d'aide du ministère des Affaires indiennes. D'ailleurs, je l'ai déjà demandé et on a refusé.

M. Corbin: Il me semble quand même, monsieur le président, qu'il ne faudrait pas se sentir limité par le fait qu'une certaine loi du ministère des Affaires indiennes et du Nord canadien ne s'applique qu'à des populations indiennes. Cela ne nous empêche pas de considérer la possibilité d'étendre ce genre d'assistance à ces populations par l'entremise du ministère des Transports. On a démontré l'urgence et la nécessité de venir en aide financièrement au maintien de ces aéroports.

Le président: Cela mérite d'être pris en considération et d'avoir des pourparlers avec le ministre concerné.

M. Blouin: Qu'un programme semblable vienne du ministère des Affaires indiennes et du Nord canadien, peu importe. S'il y avait une collaboration entre le ministère des Affaires indiennes et le ministère des Transports pour l'entretien de ces aéroports, ce serait certainement très apprécié; mais, ce n'est pas ce qui se passe à l'heure actuelle.

M. Duquet: Monsieur le président, je voudrais poser une question au sujet des possibilités avec le ministère des Affaires indiennes. M. Beaudin pourrait peut-être nous dire si au cours des dernières années, je ne vous demande pas des chiffres précis, ce service d'aéroport a servi aux trente familles indiennes soit à quelques reprises, ou soit à l'occasion de maladies graves.

M. Beaudin: Il a servi à la majorité des Indiens.

M. Duquet: Cela pourrait nous faciliter l'intervention auprès du ministère des Affaires indiennes. Je comprends très bien l'argument de M. Blouin, à savoir que cela ne s'applique que là où il y a des réserves indiennes. Il n'en reste pas moins qu'il y a là trente familles indiennes. Je suis nettement d'accord pour faire une intervention auprès du ministère en question afin d'obtenir, si possible, un octroi pour l'entretien de la piste.

M. Blouin: La réserve indienne est située non pas à dix milles, comme je le disais tout à l'heure, mais à six milles à l'est.

M. Duquet: Raison de plus.

M. Blouin: Ce serait apprécié que le Comité intervienne, s'il est possible d'intervenir dans un cas semblable.

[Interprétation]

ment. Besides, I have already asked this but to no avail.

Mr. Corbin: It would seem to me, Mr. Chairman, that we should not feel restrained by the fact that some laws administered by the Indian Affairs apply only to Indian populations. This does not keep us from considering the opportunity of extending this kind of assistance to these populations through the Department of Transport. The urgency and the necessity has been shown that these people need financial assistance for the upkeep of these airports.

The Chairman: It is worth while considering the matter and having talks with the responsible minister.

Mr. Blouin: Whether such a program comes from the Department of Indian Affairs and Northern Development does not matter as long as something is done. If there were a co-operation between the Department of Indian Affairs and the Department of Transport for the upkeep of these airports, we would certainly appreciate it very much; but this is not what is being done at the present time.

Mr. Duquet: Mr. Chairman, I would like to ask a question about the possibilities offered by the Department of Indian Affairs and Northern Development. Could Mr. Beaudin perhaps tell us if during the last few years—I am asking for approximate figures—this airport service has been used by the 30 Indian families on any occasion? On the occasion of grave illness, for instance?

Mr. Beaudin: Yes, it has served the majority of Indians.

Mr. Duquet: This could facilitate our representations to the Indian Affairs Department. I understand the argument of Mr. Blouin, that this Act applies only where there are Indian reserves. But the fact remains that there are 30 Indian families there who are under the jurisdiction of the Department of Indian Affairs. I quite agree that we should make representations to the department concerned to obtain a grant for the upkeep of the runways.

Mr. Blouin: The Indian reserve is situated not 10 miles but six miles eastward.

Mr. Duquet: All the more reason.

Mr. Blouin: It would be appreciated that the Committee intervene, if it were ever possible in such a case.

[Text]

Le président: Est-ce qu'il y a d'autres questions, messieurs? Je tiens à vous remercier, monsieur Blouin.

Ceci termine la séance de ce matin. Je tiens à remercier tous ceux qui ont présenté des mémoires. Je peux vous assurer que tous les mémoires qui nous ont été soumis ce matin seront pris en considération. Je vous remercie infiniment.

[Interpretation]

The Chairman: Any other questions? I would like to thank you, Mr. Blouin.

This concludes the hearing of this morning. I would like to thank all those who have presented briefs and I would like to assure you that all the briefs which have been presented this morning will be taken into serious consideration. Thank you very much.

APPENDIX A-18

REPORT PREPARED BY THE SEPT-ÎLES
CHAMBER OF COMMERCE,
THE CITY OF SEPT-ÎLES,
UNION LABOR COUNCIL,
TO THE TRANSPORT AND COMMUNICA-
TIONS PERMANENT COMMITTEE,
OF THE HOUSE OF COMMONS.

THE SEPT-ÎLES CHAMBER OF
COMMERCE

AERIAL TRANSPORT

Taking into consideration the geographical position of our region and especially the distances which separate Sept-Îles from other large centres, aerial transportation occupies a prominent place in people's minds, and of course the efficiency, regularity, frequency and safety of this means of transport are of great concern to the Chamber of Commerce.

Presently served by one national airline (Air Canada), two regional airlines (Quebecair and E.P.A.) and several other lesser airlines, Sept-Îles is glad that just now it is in line with the rest of the country, and any change to this policy would be a set-back for the population. Being without railway services connecting the area to the rest of the country, it is easily understood why such services are necessary, and it is important that the North Shore continue to be served by an airline which operated both nationally and internationally. The importance of the mining industry at Sept-Îles as well as numerous commercial enterprises demand that these services be improved.

Importance of Aerial Transportation

The Chamber of Commerce wishes to bring your attention to a report presented recently to the House of Commons to the effect that the Sept-Îles airport occupies 25th place in number of passengers carried. This is high in comparison with other cities in Canada when you take into account the relative population and shows very well the importance of this means of transportation in this area. At the same time it is becoming urgent to replace the present airport with a building more adequate and more useful for the present and future needs of a growing travelling public and equal to the requirements of modern super carriers which must be used by the airlines to cope with the traffic of the years to come.

APPENDICE A-18

RAPPORT PRÉSENTÉ PAR LA CHAMBRE
DE COMMERCE DE SEPT-ÎLES,
LA CITÉ DES SEPT-ÎLES,
LE CONSEIL DU TRAVAIL,
AU COMITÉ PERMANENT DES TRANS-
PORTS ET COMMUNICATIONS DE LA
CHAMBRE DES COMMUNES.

LA CHAMBRE DE COMMERCE DE
SEPT-ÎLES

SECTION—TRANSPORT AÉRIEN

Étant donné la situation géographique de notre région et particulièrement les grandes distances qui séparent Sept-Îles des autres grands centres du pays, le transport aérien occupe dans la vie de la population une place de première importance. Aussi l'efficacité, la régularité, la fréquence et la sécurité de ce moyen de transport sont des points de préoccupation de la Chambre de Commerce.

Présentement desservie par un transporteur national, (Air Canada) 2 transporteurs régionaux (QBA et EPA) et quelques autres transporteurs aériens de moindre importance, Sept-Îles se réjouit maintenant de n'être plus éloignée du reste du pays, et tout changement à cette politique serait un recul au détriment de la population. Étant donné qu'aucun service ferroviaire relie notre région au reste du pays, il est évident qu'en plus des services aériens régionaux existant, il est important que la Côte-Nord continue d'être desservie par une compagnie aérienne opérant à l'échelle nationale et internationale. L'importance des industries minières en place à Sept-Îles, de même que les nombreux commerces exigent que ces services soient améliorés.

Importance du transport aérien

La Chambre de Commerce désire attirer votre attention sur un rapport présenté récemment à la Chambre des Communes, à l'effet que l'aéroport de Sept-Îles s'est classé au 25^e rang au pays pour le nombre de passagers transportés. Étant donné la population relativement peu élevée en comparaison avec les autres villes du pays, nous avons là une preuve évidente de l'importance de ce moyen de transport dans notre région. Aussi, il serait urgent de remplacer l'aérogare actuelle par un édifice plus adéquat et plus fonctionnel répondant aux besoins actuels et futurs d'un plus grand public voyageur, et également convenant aux besoins exigés par les appareils modernes de grande capacité que devront utiliser les transporteurs pour le trafic anticipé des années à venir.

Airport

Sept-Îles is the meeting place of aerial transportation among the many mining towns in the area as well as the port of entry for the present heavy traffic on its way to Churchill Falls. There is therefore an immediate need for priority to be given to the construction of such an airport.

Landing Strips

The lengthening of the landing strips must be the object of study on the part of the Department of Transport, bearing in mind that Sept-Îles is on the route of numerous transatlantic air corridors, and must therefore be considered as an emergency airport for these many flights.

Aerial Navigation

It would be well also to study a means of improving the present aerial navigational facilities in use at the local airport. In order to find an answer to the numerous problems caused by bad weather familiar to our region and to reduce the number of flight cancellations and to ensure greater safety to the travelling public, we ask that more modern methods of control be added to those already existing.

Lower North Shore

Bearing in mind that part of the population of Sept-Îles originates from the North Shore of the Gulf of the St-Lawrence, we are very well aware of the needs of these people and draw your attention to them.

It is our belief that an increase in airport facilities would result in a rapid improvement in aerial transportation which would do much towards the betterment of hospital and other services in this region.

FERRY SERVICE BETWEEN NORTH SHORE AND SOUTH SHORE OF THE GULF OF ST. LAWRENCE

The necessity of a ferry service between both shores of the Gulf of St-Lawrence has made the subject of several studies and representations. The necessity has been proven when such services were established.

The ferry between Matane and Godbout is particularly necessary to the Sept-Îles area. The summer service has long proved its utility for the transportation of foods, building supplies and other items that have to be imported from the South Shore. The ferry is also heavily used by the residents of the North Shore Communities going to either the Gaspé Peninsula or to the Maritimes Provinces for their annual vacations. It also serves

Aérogare

Sept-Îles étant la plaque tournante des transports aériens vers les nombreuses villes minières environnantes, de même que la porte d'entrée pour les grands travaux actuellement en cours à Churchill Falls, pour répondre à un besoin immédiat, on devrait donner une priorité à la construction de cette aérogare.

Pistes d'atterrissage

Le prolongement des pistes d'atterrissage devrait faire l'objet d'une étude de la part du Département de Transport étant donné que Sept-Îles est sur la route de nombreux corridors aériens transatlantiques; de cette façon, Sept-Îles pourrait être considérée comme un aéroport d'urgence pour ces nombreux vols.

Navigation aérienne

Il est recommandable, à notre avis, d'étudier un moyen d'améliorer les facilités actuelles de navigation aérienne en usage à l'aéroport local. Pour remédier aux nombreux problèmes causés par la mauvaise température familière à notre région, afin de réduire le nombre d'annulations de vols et assurer une plus grande sécurité au public voyageur, nous demandons que des moyens de contrôle plus modernes soient ajoutés à ceux déjà existants.

Basse Côte-Nord

Étant donné qu'une partie de la population de Sept-Îles est originaire de la Moyenne et Basse-Côte-Nord du Golfe St-Laurent, nous sommes sensibles aux besoins de cette population, et attirons votre attention sur cette région. Nous croyons que les facilités aéroportuaires devraient y être améliorées, afin que le transport aérien leur permette de profiter rapidement et plus régulièrement des services hospitaliers et autres disponibles dans notre ville.

SECTION-LIAISONS MARITIMES ENTRE LA RIVE NORD ET LA RIVE SUD DU GOLFE ST-LAURENT

La nécessité d'un service de traversier entre la Rive Nord et la Rive Sud du Golfe St-Laurent a fait l'objet dans le passé de nombreuses études et démarches. Cette nécessité fut établie et par la suite justifiée lorsque de tels services furent établis.

La liaison Matane-Godbout est particulièrement nécessaire à la région de Sept-Îles. Le service d'été a depuis longtemps prouvé son utilité pour le transport des produits alimentaires et matériaux de construction qui sont importés de la Rive Sud à la Rive Nord. Le service de traversier est aussi utilisé régulièrement par les résidents de la région de Sept-Îles qui partent en vacances vers la Gaspésie et les provinces Maritimes en plus

adequately the tourists visiting the North Shore.

This service has to be discontinued during the winter months because of heavy ice movements in the Gulf of St-Lawrence.

A year around ferry service between Matane and Godbout has been long desired by the populations of both shores. To maintain such a service on a twelve month a year basis, it is necessary to operate an icebreaker ferry-boat.

We hereby request that your committee recommends that the federal government awards the necessary subsidies to the construction of such a ship.

We also wish to mention our opposition to any tariff increase on the ferry service between Matane and Godbout specially if the operators receive federal grants.

TELEVISION

We wish to bring to your attention the poor, below-normal television reception in Sept-Îles and in the area.

One only french television station, CKBL-TV Matane can be easily received by a standard home antenna. We have to subscribe to a community cable system to receive english television from the Lionel Television Network, station in Moncton, N.B.

This service cost a nominal charge of \$45.00 to have the cable installed at our residence and we have to pay \$5.85 a month to remain a subscriber. Even though, the local residents have to pay for a service that is free throughout the rest of the country, our reception is nil or very bad for about 45% of the time.

We ask that the necessary steps to improve television reception be taken right away and that our area be served adequately by both the french and english networks of the Canadian Broadcasting Corporation.

TELEPHONE

Here we wish to mention the poor long distance telephone services in this region.

de favoriser l'industrie touristique vers la Rive Nord.

Ce service doit naturellement être discontinué durant les mois d'hiver à cause du mouvement considérable des glaces dans le Golfe St-Laurent.

L'instauration d'un service de traversier à l'année longue entre Godbout sur la Rive Nord et Matane sur la Rive Sud est désiré depuis longtemps par les populations des deux rives.

Pour que ce service devienne efficace, il faut qu'un traversier brise-glace soit mis en service afin d'assurer la liaison à l'année longue.

Nous demandons donc que votre comité recommande au gouvernement fédéral de verser les subsides nécessaires à la construction d'un tel navire.

Nous désirons aussi souligner que nous sommes opposés à toute augmentation des tarifs sur le traversier opérant entre Matane et Godbout surtout si les opérateurs reçoivent des subsides gouvernementaux.

SECTION-TÉLÉVISION

Nous désirons ici attirer l'attention des membres du Comité permanent des Transports et Communications sur la situation déplorable de la réception de la télévision à Sept-Îles.

Un seul poste de télévision de langue française, CKBL-TV Matane, peut être facilement capté par une antenne de réception ordinaire. La population de Sept-Îles doit se servir d'un réseau de câble communautaire pour bénéficier des émissions du réseau anglais de Radio-Canada retransmises par le Lionel Television Network de Moncton, N.-B.

En plus de payer un montant initial de \$45.00 pour l'installation du câble communautaire dans leur résidence, les citoyens de Sept-Îles doivent verser un abonnement de \$5.85 par mois.

En plus d'avoir à verser ces argents pour bénéficier d'un service que les autres citoyens canadiens prennent pour acquis, les abonnés de Sept-Îles ont à souffrir d'une réception qui est mauvaise durant 45 pour cent du temps.

Nous demandons donc que des mesures soient prises immédiatement pour que la réception de la télévision soit améliorée de façon satisfaisante et que nos régions soient desservies adéquatement par les réseaux français et anglais de la Société Radio-Canada.

SECTION-TÉLÉPHONE

Nous désirons porter à votre attention la situation intolérable qui existe actuellement dans le service interurbain téléphonique.

We have to go through the Rimouski central to use the service of a long distance telephone operator. On top of having to wait several minutes to obtain an answer from the operator and to get the party called, we have to deal with operators who do not speak or understand English.

We recommend that immediate actions be taken to improve the long distance telephone service in the eastern part of the Province of Quebec.

PORT OF SEPT-ÎLES

The Port of Sept-Îles by virtue of its geographic location is destined to play a considerable role in the development of the region, as well as in the growth of the mining communities of the interior and the lower North Shore.

Available statistics already reveal that the Port of Sept-Îles is first in terms of tonnage among all other Canadian ports.

Port facilities should normally compare directly with the volume of tonnage handled. The present traffic exceeds the cargo handling facilities by a considerable margin causing an alarming and costly situation.

We respectfully submit that the resulting congestion brings with it hazards of many kinds.

You are also possibly aware that to proceed with the hydroelectric development at Churchill Falls, a giant 250-ton capacity dock crane must be installed. We have been informed that this crane will be erected in the approximate centre of Pointe-aux-Basques dock because no other suitable area is available.

You will readily understand that this crane, indispensable to the power project, will considerably reduce the already limited space available for general cargo handling and virtually paralyse these operations at this dock.

In addition, the use of Pointe-aux-Basques dock for the handling of general cargo is now and will continue to become more difficult and costly due to the significant increase in bulk cargos discharging such as cement, grinding balls, calcium, scrap etc. in this same area.

The deficiencies of the Pointe-aux-Basques dock can not be resolved by further use of Mgr. Blanche Wharf which is already congested. The state of this wharf does not lend itself to the needs of modern water transport and is itself a hazard to safe operation. This

Il nous est impossible de bénéficier des services de la téléphoniste sans passer par la centrale de Rimouski.

En plus d'avoir à attendre plusieurs minutes avant d'obtenir la communication avec la téléphoniste, qui très souvent ne comprend pas et ne parle pas l'anglais, il nous faut encore perdre un temps précieux à attendre que la communication demandée soit établie.

Nous recommandons donc que votre comité entreprenne les démarches nécessaires afin que les résidents de l'est du Québec jouissent d'un service téléphonique adéquat et satisfaisant.

SECTION—LE PORT DE SEPT-ÎLES LES FACILITÉS PORTUAIRES

Le port de Sept-Îles, par sa situation géographique, est appelé à jouer un rôle considérable dans le développement régional, ainsi que dans l'expansion des villes minières de l'arrière-pays et de la Basse Côte-Nord.

Déjà les statistiques révèlent que le Port de Sept-Îles tient le premier rang en importance au point de vue tonnage.

Les facilités portuaires doivent être normalement en relation directe avec le volume manipulé. Le trafic excède de beaucoup la capacité de manutention occasionnant ainsi une situation alarmante et coûteuse. Permettez-nous de vous signaler qu'une telle congestion amène des problèmes de sécurité de toutes sortes.

Vous êtes sans doute au courant que pour compléter l'installation de l'usine hydroélectrique de Churchill Falls, une grue géante d'une capacité de 250 tonnes doit être disponible. Nous sommes informés que cette grue sera érigée presque sur le centre du quai de Pointe-aux-Basques, parce qu'aucune autre place n'est disponible pour son érection.

Vous comprendrez facilement que cette grue, indispensable au projet hydroélectrique, réduira considérablement l'espace actuellement utilisé pour la manutention du cargo général, paralysant ainsi les opérations à ce quai.

De plus, l'utilisation du quai de Pointe-aux-Basques pour la manutention du cargo général est actuellement et sera davantage gênée par le déchargement du cargo en vrac, (ciment, boulets de boyage, le bentonite, calcium, rebus de fer etc.).

Les déficiences du quai de Pointe-aux-Basques ne peuvent pas être comblées par l'utilisation du quai Mgr. Blanche, lequel est déjà congestionné. Signalons que l'état de ce quai ne répond pas aux exigences d'un transport maritime moderne et est en lui-même une

is largely due to originally inadequate design and construction.

NEW DOCK FACILITIES ARE URGENTLY REQUIRED AND CONSTRUCTION SHOULD BE UNDERTAKEN AT THE EARLIEST POSSIBLE MOMENT IF THE PRESENT AND FUTURE NEEDS OF THE PORT OF SEPT-ÎLES ARE TO BE MET.

These facilities must be adequate to satisfy the requirements of water transport and particularly the transshipment of goods and equipment to both the existing and new projects of Nouveau Québec and Labrador.

Above all, they must be constructed in such a way as to satisfy the requirements of modern marine transport whether by "container", by sideloading and discharge or by "roll on-roll off" methods.

The Chamber of Commerce is of the opinion that a study of the soil conditions in the entire perimeter of the Bay should be undertaken by the Federal Government to provide a sound basis for future port development. (The plan for Pointe au Basque wharf is on file in the committee clerk's office)

MÉTALLURGISTES UNIS D'AMÉRIQUE

Sept-Îles, P.Q., le 10 septembre 1969

Monsieur P. J. Cloutier, Président
La Chambre de Commerce de Sept-Îles,
Sept-Îles, P.Q.

Monsieur le Président,

Après avoir pris connaissance de votre rapport que votre Chambre présentera au Comité Permanent de la Chambre des Communes le 11 septembre prochain, nous sommes heureux de constater que dans ce rapport les sujets dont vous traitez dans votre mémoire rencontrent entièrement les vues du Conseil du Travail de Sept-Îles et du Golfe, et à la suite d'une résolution adoptée par le Conseil, nous vous appuyons entièrement auprès de cette Commission.

Vos tout dévoués,

Le Conseil du Travail de Sept-Îles et du Golfe,
Robert Labrie, Président

CLARKE TRAFFIC SERVICES LTD

Dear Sirs,

This company supports your submissions to the standing committee on transportation meeting at Sept-Îles on September 11th.

atteinte à la sécurité, et cela, du à une construction déficiente.

DE NOUVELLES FACILITÉS PORTUAIRES DOIVENT ÊTRE CONSTRUITES D'URGENCE POUR RÉPONDRE AUX BESOINS ACTUELS ET FUTURS DU PORT DE SEPT-ÎLES.

Ces facilités devront répondre adéquatement au transport maritime tout en favorisant l'expédition pour la marchandise destinée aux villes de l'arrière-pays et de la Basse Côte-Nord.

En outre elles devront être conçues de façon à favoriser et répondre aux exigences d'un transport maritime moderne; soit par «Containers», soit par bateaux à chargement et déchargement latéral, soit par bateaux utilisant le système «roll-on, roll-off».

La Chambre de Commerce est d'avis qu'une étude des fonds sous-marins de la Baie de Sept-Îles soit entreprise par le gouvernement fédéral, afin de connaître et favoriser tous développements futurs.

(Le plan du port de Pointe-au-Basque est déposé dans les archives du greffier du comité)

UNITED STEEL WORKERS OF AMERICA

Sept-Îles, P.Q. September 10, 1969

Mr. P. J. Cloutier, President
Chamber of Commerce of Sept-Îles
Sept-Îles, P.Q.

Dear Sir,

Upon taking notice of your report which your Chamber will submit to Standing Committee of the House of Commons on September 11, 1969, we are happy to observe that the subjects of that report, which are discussed in your memorandum, are entirely in agreement with the view of the Labour Council of Sept-Îles and the Gulf, and, following a resolution passed by the Council, we will fully support you before that Commission.

Yours very truly,

(signed) Robert Labrie, President
Labour Council of Sept-Îles and the Gulf.

CLARKE TRAFFIC SERVICES LTD

Messieurs,

Cette compagnie appuie les représentations faites au Comité permanent des transports et des communications—réunion de Sept-Îles, le 11 septembre 1969.

We agree that port development at Sept Îles is a matter of great importance and urgency and that prompt action must be taken to decide the cargo handling systems to be used and then to implement suitable terminal facilities.

We assure you of our desire to cooperate in this undertaking.

Yours truly,
Clarke Traffic Services Ltd.
P. A. Preville
General Manager
Steamship Division

EASTERN CANADA STEVEDORING
Division of Warnock Hersey International
Limited
Steamship Terminal Operators
and
Contracting Stevedores
P.O. Box 129
Sept-Îles, Quebec

September 9, 1969

Mr. P. J. Cloutier, President
Chamber of Commerce of Sept-Îles
915 Laure Boulevard
Sept-Îles, P.Q.

Dear Sir,

We have taken notice of the report which your Chamber will submit to the Standing Committee of the House of Commons, on September 11, 1969.

We are eagerly granting you our support for that report. We realize that the construction of new port facilities is a matter of urgency; this opinion is based upon the scope of the present development and of the future prospects.

Yours very truly,
B. Rioux, Manager
Eastern Canada Stevedoring
Division of Warnock Hersey
International Limited.

LA CITÉ DES SEPT-ÎLES, QUE.

Cabinet du Maire

September 10, 1969

The Committee on Transport
and Communications
Parliament Building
Ottawa, Ont.

Gentlemen,

The city of Sept-Îles is happy to support the memorandum in its entirety, submitted by the Senior Chamber of Commerce.

Nous sommes d'accord que le développement du port de Sept-Îles est un sujet urgent et de la plus haute importance et que des dispositions doivent être prises rapidement afin de déterminer le système qui doit être utilisé pour le chargement des navires et ensuite procéder à l'aménagement de facilités portuaires.

Nous vous assurons notre entière coopération dans cette entreprise.

Bien vôtre,
Clarke Traffic Services Ltd.
P. A. Preville
Gérant Général
Division des navires à vapeur

EASTERN CANADA STEVEDORING
Division of Warnock Hersey International
Limited
Steamship Terminal Operators
and
Contracting Stevedores
P.O. Box 129
Sept-Îles, Quebec

Le 9 septembre 1969.

M. P. J. Cloutier, Président,
La Chambre de Commerce de Sept-Îles,
915, Blvd Laure,
Sept-Îles, P.Q.

Monsieur le Président:

Nous avons pris connaissance du rapport que votre Chambre présentera au Comité permanent de la Chambre des Communes le 11 Septembre prochain.

C'est avec empressement que nous accordons tout notre support à ce rapport. Nous réalisons qu'il est urgent que de nouvelles facilités portuaires soient construites; étant donné l'essor considérable des développements actuels et des perspectives futures.

Vos tout dévoués,
Eastern Canada Stevedoring
Division of Warnock Hersey
International Limited
B. Rioux,
Manager.

LA CITÉ DES SEPT-ÎLES, QUE.

Cabinet du Maire

Le 10 septembre 1969.

Le Comité des Transports et
Communications,
Hôtel du Gouvernement,
Ottawa, Ont.

Messieurs,

La Cité des Sept-Îles est heureuse d'appuyer le mémoire en son entier présenté par la Chambre de Commerce Senior.

Those conditions really need to be studied minutely and action should be taken as soon as possible to come to our aid in the phenomenal development which our region will contribute to the Nation's economy.

We feel sure that the mining industry as well as the energy provided by the Churchill Falls will cause our population to double within a period of two years from its present level.

We wish to thank you for your kind attention and especially for kindly accepting the invitation of our Deputy, Mr. Blouin and to have come to our city to meet us.

Yours very truly,

Donald Gallienne
Mayor

LA CHAMBRE DE COMMERCE DE
SEPT-ÎLES

901 Boul. Laure
C.P. 607

Président: P. J. Cloutier.

1^{er} Vice-président: Raymond Lemay.

2^e Vice-président: C. A. Langlois.

Tresorier: Maurice Pauze.

Secrétaire: Jean-B. Girard.

Directeurs: Maurice Bourgeois, G. L. De Champlain, J. M. Pelletier, Maurice Allen, Gerard Proteau, Valmond Richard.

Sept-Îles, P.Q., September 10, 1969

Mr. Chairman,

The Sept-Iles Chamber of Commerce is very pleased to have the opportunity today to discuss with your committee the problems of our area.

We are convinced that your visit on the North Shore will bring positive results that will serve the best interest of our population.

Yours very truly,

P. J. Cloutier, President
The Sept-Iles Chamber of Commerce

Nous avons réellement besoin que ces conditions soient étudiées minutieusement et qu'action soit prise dans le plus bref délai pour venir nous aider au développement phénoménal que notre Région apportera à l'économie du pays.

Nous sommes certains que l'industrie minière ainsi que le Pouvoir des Chutes Churchills auront d'ici deux ans fait passer notre population au double de ce qu'elle est présentement.

Nous tenons à vous remercier de votre bonne attention et surtout d'avoir bien voulu accepter l'invitation de notre député M. Blouin et d'être venu dans notre ville pour nous rencontrer.

Veuillez agréer, messieurs, l'expression de mes meilleurs sentiments,

Sincèrement,

Donald Gallienne,
Maire

LA CHAMBRE DE COMMERCE
DE SEPT-ÎLES

901 Boul. Laure
C.P. 607

Président: P. J. Cloutier.

1^{er} Vice-Président: Raymond Lemay.

2^e Vice-Président: C. A. Langlois.

Tresorier: Maurice Pauze.

Secrétaire: Jean-B. Girard.

Directeurs: Maurice Bourgeois, G. L. De Champlain, J. M. Pelletier, Maurice Allen, Gerard Proteau, Valmond Richard.

Sept-Îles, P.Q., le 10 septembre 1969

Monsieur le Président,

La Chambre de Commerce de Sept-Iles est très satisfaite de l'opportunité qui lui est offerte de discuter avec votre comité des problèmes de notre région.

Nous sommes persuadés que votre visite sur la Côte-Nord ne peut qu'apporter des résultats positifs qui serviront les meilleurs intérêts de notre région.

Bien à vous,

P. J. Cloutier, Président
La Chambre de Commerce de Sept-Iles

APPENDIX A-19

LA CITÉ DES SEPT-ÎLES, QUE.
Cabinet du Maire

September 11, 1969

The Committee on Transport and Communications Sept-Îles, Que.

Gentlemen,

Further to the memorandum submitted by the Chamber of Commerce, we should like the Committee to recommend that a section of the Trans Canada Highway be added to Route 15, which presently ends at the Moisie River.

From day to day we are observing the considerable increase in the road traffic, and more and more transportation companies are joining other companies already established in our area. It has reached the point where traffic, during the weekend, is so dense that the speed has to be greatly reduced. We, therefore, believe that that section is extremely important to the improvement of the said road, because we do not have the service of a railroad that exists in other places in the province.

Since Sept-Îles is almost the terminal point of Route 15, it is the point from which residents of the cities of Schefferville, Carol Lake and Labrador City depart when travelling on business or for pleasure. We should also mention that tourism is aware of the mining value of our area and that the tourists are beginning to come in relatively large numbers and, if the road conditions are improved, we will receive even more visitors. It should also be emphasized that it is hoped that one day that section of the Trans-Canada Highway will connect Newfoundland with our province, which is only at a distance of a few miles across from the Blanc-Sablon village.

(signed)

Yours very truly,

Donald Gallienne,
Mayor of Sept-Îles

APPENDICE A-19

LA CITÉ DES SEPT-ÎLES, QUÉ.
CABINET DU MAIRE

Le 11 septembre 1969

Comité des Transports et Communications, Sept-Îles, Qué.

Messieurs,

Pour ajouter au mémoire soumis par la Chambre de Commerce, nous aimerions que le Comité recommande qu'un tronçon de la route transcanadienne vienne s'ajouter à la Route 15, qui se termine présentement à la Rivière Moisie.

Nous constatons à tous les jours l'augmentation considérable du trafic routier et de plus en plus, les compagnies de transport viennent s'ajouter à celle déjà existantes dans notre région et il est rendu à un point que le trafic est tellement dense qu'en fin de semaine, la vitesse est très réduite. A cause de cela, nous croyons aussi que ce tronçon est d'autant plus indispensable à l'amélioration de ladite route, parce que nous n'avons pas de services de chemin de fer comme il existe dans les autres endroits de la province.

Sept-Îles étant presque le terminus de cette Route 15, il est le point de départ des résidents des villes de Schefferville, de Carol Lake, Labrador City, qui voyagent par affaire ou par plaisir. Il faudrait également mentionner que le tourisme, connaissant la valeur minière de notre région, commence à affluer en assez grand nombre et plus les conditions routières seront améliorées, plus nous aurons ces visiteurs.

Il est aussi à souligner que l'on espère bien un jour que ce tronçon de la route transcanadienne reliera la province de Terre-Neuve à notre province, qui est qu'à quelques milles de traverser du Village de Blanc-Sablon.

Veillez agréer, messieurs, l'expression de mes meilleurs sentiments et me croire,

Votre tout dévoué,

Donald Gallienne,
Maire de la Cité des Sept-Îles.

APPENDIX A-20

Sept-Îles, Sept 11, 1969

Sept-Îles
Junior Chamber of Commerce Inc.
P.O. Box 33, Sept-Îles, P.Q.

Brief Submitted to:
The STANDING COMMITTEE
ON
TRANSPORTATION AND
COMMUNICATIONS
HOUSE OF COMMONS
OTTAWA

September 11, 1969

Standing Committee on Transportation and
Communications
House of Commons,
Ottawa.

Mr. Chairman, Members:

This brief does not seek to criticize any particular enterprise or company, but rather to bring to the attention of your committee the difficulties encountered by the population in the matter of Transportation and Communications.

We submit for your consideration:

TRANSPORTATION

*Air Service*1) *Landing strip:*

It is indeed time to improve the landing strip east of Sept-Îles, the air service bring about the only transportation service in this region.

2) *Tariff:*

a) How can a person explain the fact one line operating west-to-east offers a reduced rate on week-ends, whereas we do not enjoy the same advantage for the east-to-west direction?

b) How can one explain the fact that there exist different rates between two companies operating over the same line?

3) *Schedule:*

We cannot conceive that a company would show so little respect for its published schedule.

4) *Connection—North and South Shores; Stop at Bagotville Sundays:*

The frequency of flights does not meet the demand of the population that must proceed to the South Shore or to the Saguenay for week-ends.

APPENDICE A-20

LA JEUNE CHAMBRE DE SEPT-ÎLES INC.,
C.P. 333, Sept-Îles,

MÉMOIRE PRÉSENTÉ AU
COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS
ET COMMUNICATIONS,
Chambre des communes, Ottawa, Ontario,

Le 11 septembre 1969.

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS
ET COMMUNICATIONS,
Chambre des communes,
Ottawa, Ontario,

Monsieur le Président,
Messieurs les Membres,

Ce mémoire n'a pas pour but de critiquer une entreprise ou une compagnie en particulier, mais bien de porter à l'attention de votre comité les difficultés encourues par la population dans le domaine des Transports et Communications.

Nous soumettons pour considération:

TRANSPORTS

*Service aérien:*1. *Piste d'atterrissage:*

Il serait grand temps d'améliorer les pistes d'atterrissages à l'est de Sept-Îles, le service aérien étant à peu près le seul qui dessert cette région.

2. *Tarif:*

a) Comment expliquer le fait qu'une ligne opérant ouest-est offre un tarif réduit de fin de semaine, alors que nous ne pouvons bénéficier du même avantage, direction est-ouest?

b) Comment expliquer le fait qu'il existe des taux différents entre deux compagnies opérant sur une même ligne?

3. *Horaire:*

Nous ne pouvons concevoir le peu de respect qu'apporte une compagnie à son horaire publié.

4. *Liaison Rives Nord-Sud—Arrêt à Bagotville le dimanche.*

Les fréquences d'envolées ne répondent pas à la demande de la population qui doit se rendre sur la Côte-Sud ou au Saguenay pour les fins de semaine.

Service by Water

We consider that transportation for passengers leaving Sept-Îles westbound is not adequate: only one vessel and one departure per week is scheduled.

Service maritime:

Nous croyons que le transport des passagers partant de Sept-Îles vers l'est n'est pas adéquat: seulement un bateau et un départ par semaine.

Ce bateau pouvant accommoder environ 75 personnes et comptant 38 lits, imaginons la situation des gens qui voyagent durant la saison estivale alors que le nombre peut facilement doubler.

COMMUNICATIONS

Telephone

We note that the transfer of the Telephone Exchange from Sept-Îles to Rimouski has considerably reduced the efficiency of a service that was already deficient:

- a) Telephone operators who cannot express themselves in the two languages;
- b) Difficulty in placing a long-distance call through the telephone operators.
- c) Telephone operators' lack of discipline.
- d) Poor sound.
- e) Difficulty with the customer service.
- f) Exceedingly slow information service.

Television

We suggest the addition of a television channel where the broadcasting would be effected by micro-waves, and not by means of a community antenna.

Radio

We suggest the addition of an FM station to serve Sept-Îles and its environs.

The Junior Chamber of Commerce of Sept-Îles, Inc.

Raymond Proulx
President

Sept-Îles, P.Q.
September 11, 1969.

COMMUNICATIONS

Téléphone:

Nous constatons que le transfert de la Centrale téléphonique de Sept-Îles à Rimouski a considérablement réduit l'efficacité d'un service déjà déficient:

- a) Téléphonistes ne pouvant s'exprimer dans les deux langues;
- b) Difficulté à placer un appel interurbain par l'entremise de la téléphoniste;
- c) Manque de discipline des téléphonistes;
- d) Pauvreté de l'audio;
- e) Difficulté avec le service à la Clientèle;
- f) Le service de renseignements excessivement lent;

Télévision:

Nous suggérons l'addition d'un canal de télévision dont la diffusion serait faite par micro-ondes et non par le truchement d'une antenne communautaire.

Radio:

Nous suggérons l'addition d'un poste FM desservant Sept-Îles et les environs.

LA JEUNE CHAMBRE DE SEPT-ÎLES INC.,

Raymond Proulx,
président,

Sept-Îles, Québec,
le 11 septembre 1969.

OFFICIAL BILINGUAL ISSUE

FASCICULE BILINGUE OFFICIEL

HOUSE OF COMMONS

CHAMBRE DES COMMUNES

First Session

Première session de la

Twenty-eighth Parliament, 1968-69

vingt-huitième législature, 1968-1969

STANDING COMMITTEE

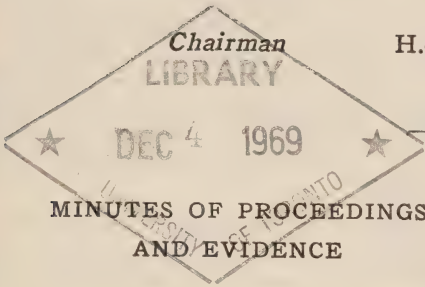
COMITÉ PERMANENT

ON

DES

TRANSPORT
AND COMMUNICATIONS

TRANSPORTS
ET DES COMMUNICATIONS



H.-Pit Lessard

Président

MINUTES OF PROCEEDINGS
AND EVIDENCE

PROCÈS-VERBAUX ET
TÉMOIGNAGES

No. 34

FRIDAY, SEPTEMBER 12, 1969

LE VENDREDI 12 SEPTEMBRE 1969

Labrador City—Wabush

Respecting

Concernant

Transportation problems of the Atlantic
Provinces—Part II—Quebec—Labrador

Problèmes des transports dans les provinces
de l'Atlantique—2° partie—Québec—La-
brador

WITNESSES—TÉMOINS

(See Minutes of Proceedings)

(Voir Procès-verbaux)

STANDING COMMITTEE
ON
TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

Chairman:
Vice-Chairman:
and Messrs.

Allmand,
Blouin,
Breau,
Corbin,
Crossman,
Duquet,
Godin,

Mr. H.-Pit Lessard

Howe,
McGrath,
Mather,
Nesbitt,
Nowlan,
Portelance,
Pringle,

(Quorum 11)

Le greffier du Comité,
Robert Normand,
Clerk of the Committee.

COMITÉ PERMANENT DES
TRANSPORTS ET DES
COMMUNICATIONS

Président:
Vice-président:
et MM.

Peddle,
Skoberg,
Thomas (*Moncton*),
Trudel,
Turner (*London East*)—
(20).

[Text]

MINUTES OF PROCEEDINGS

FRIDAY, September 12, 1969.
(65)

The Standing Committee on Transport and Communications met this day in Labrador City, Nfld. at 9.30 a.m., the Chairman, Mr. H. Pit Lessard, presiding.

Members present: Messrs. Allmand, Blouin, Breau, Corbin, Crossman, Duquet, Godin, Howe, Lessard (*LaSalle*), McGrath, Nesbitt, Peddle, Portelance, Pringle, Skoberg, Thomas (*Moncton*), Trudel, Turner (*London East*) (18).

Witnesses: Messrs. James Hogan, Mayor, Wabush; Thomas Burgess, M. H. A. (Labrador West); John Duncan, Mining Engineer, Wabush; J. P. Lalonde, Secretary, Air Transport Committee.

Mr. James Hogan, Mayor of Wabush and Mr. Thomas Burgess, M.H.A. (Labrador West) welcomed the Committee.

Mr. John Duncan presented a brief on behalf of the Towns of Labrador City, Wabush, the Chamber of Commerce and The Citizens Committee and the members questioned the witnesses thereon.

On motion of Mr. Skoberg, *it was agreed,—*

That because of the large audience, this Committee would adjourn and move to the Civic Centre to accommodate the audience.

At 10.25 a.m. the Committee adjourned to 12.00 p.m. this day.

AFTERNOON SITTING
(66)

The Standing Committee on Transport and Communications resumed at 12.10 p.m. this day, the Chairman, Mr. H.-Pit Lessard, presiding.

[Traduction]

PROCÈS-VERBAUX

Le VENDREDI 12 septembre 1969.
(65)

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit à Labrador City (Terre-Neuve) à 9h. 30 du matin, sous la présidence de M. H.-Pit Lessard, président.

Députés présents: MM. Allmand, Blouin, Breau, Corbin, Crossman, Duquet, Godin, Howe, Lessard (*LaSalle*), McGrath, Nesbitt, Peddle, Portelance, Pringle, Skoberg, Thomas (*Moncton*), Trudel, et Turner (*London-Est*) (18).

Témoins: MM. James Hogan, maire, Wabush; Thomas Burgess, député à la Chambre d'assemblée (Labrador-Ouest); John Duncan, ingénieur minier; Wabush; et J. P. Lalonde, secrétaire, Comité des transports aériens.

M. James Hogan, maire de Wabush, et M. Thomas Burgess, député à la Chambre d'assemblée (Labrador-Ouest), souhaitent la bienvenue au Comité.

M. John Hogan présente un mémoire au nom des villes de Labrador City et de Wabush, de la Chambre de Commerce et du Comité des citoyens, et les membres du Comité interrogent les témoins à ce sujet.

Sur une motion de M. Skoberg, *il est convenu,—*

Que le Comité s'ajourne à cause de l'assistance nombreuse pour reprendre ses travaux dans le Centre municipal.

A 10h. 25, le Comité s'ajourne jusqu'à 12 heures ce même jour.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI
(66)

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit à 12h. 10 cet après-midi, sous la présidence de M. H.-Pit Lessard.

Members present: Messrs. Blouin, Breau, Corbin, Crossman, Duquet, Godin, Howe, Lessard (*LaSalle*), McGrath, Nesbitt, Peddle, Portelance, Pringle, Skoberg, Thomas (*Moncton*), Trudel, Turner (*London East*) (17).

Witnesses: Messrs. James Hogan, Mayor of Wabush; John Duncan, Mining Engineer; J. Hanley, Director, Traffic Branch, Canadian Transport Commission; Thomas Burgess, M.H.A. (*Labrador West*); Garnet Dunsmore, President, Royal Canadian Legion, Branch 57, Wabush; *From the Local Steelworker's Committee, Labrador City and Wabush:* Messrs. W. Armstrong, Chairman; and William Parsons, Staff Representatives; Mrs. Irene Clarkson, Housewife, Wabush; Mr. William Wortelboer, Manager, Dunphy Aldred Co., Wabush.

The Committee continued their questioning of the witnesses presenting the brief on behalf of the towns of Labrador City, Wabush, the Chamber of Commerce and the Citizens Committee.

On motion of Mr. Peddle, *it was agreed;*—

That Mr. Thomas Burgess, M.H.A. (*Labrador West*) be officially invited to accompany the Committee for the balance of the tour.

The brief of the Royal Canadian Legion was presented by the President, Mr. Garnet Dunsmore.

On motion of Mr. McGrath, *it was agreed;*—

That the Deputy Minister of Transport be called as a witness, when the Committee returns to Ottawa at an appropriate time, before the Committee drafts its report to explain all details of the situation regarding the Airport and Terminal facilities at Wabush, Labrador City.

The brief of the Local Steelworker's Committee, Labrador City and Wabush was read into the record (*See Evidence*).

Présents: MM. Blouin, Breau, Corbin, Crossman, Duquet, Godin, Howe, Lessard (*LaSalle*), McGrath, Nesbitt, Peddle, Portelance, Pringle, Skoberg, Thomas (*Moncton*), Trudel et Turner (*London-Est*) (17).

Témoins: MM. James Hogan, maire de Wabush; John Duncan, ingénieur minier; J. Hanley, directeur, Direction du trafic, Commission canadienne des transports; Thomas Burgess, député à la Chambre d'assemblée (*Labrador-Ouest*); Garnet Dunsmore, président, Légion canadienne, section 57, Wabush; *du Comité local des métallurgistes de Labrador City et de Wabush:* MM. W. Armstrong, président; William Parsons, représentant du personnel; M^{me} Irene Clarkson, ménagère, Wabush; M. William Wortelboer, gérant, Dunphy Aldred Co., Wabush.

Les membres du Comité continuent d'interroger les témoins qui ont présenté le mémoire au nom des villes de Labrador City et de Wabush, de la Chambre de Commerce et du Comité des citoyens.

Sur une motion de M. Peddle, *il est convenu,*—

Qu'on invite officiellement M. Thomas Burgess, député à la Chambre d'assemblée (*Labrador-Ouest*), à accompagner le Comité pour la dernière partie du voyage.

Le mémoire de la Légion canadienne est présenté par son président, M. Garnet Dunsmore.

Sur une motion de M. McGrath, *il est convenu,*—

de convoquer le sous-ministre des Transports comme témoin, au moment opportun, lorsque le Comité sera de retour à Ottawa, avant de rédiger son rapport, pour nous expliquer en détail la situation en ce qui concerne les installations de l'aéroport et du terminus à Wabush et à Labrador City.

Le mémoire du Comité local des métallurgistes de Labrador City et de Wabush est lu et porté au compte rendu (*voir les témoignages*).

Mrs. Irene Clarkson, Housewife, Wabush made an oral statement.

It was agreed;—That that portion of the evidence referring to food prices be referred to the Committee on Consumer and Corporate Affairs.

Mr. William Wortelboer, Manager, Dunphy Aldred Co., made an oral statement before the Committee.

As previously agreed the following briefs were attached to this day's Minutes of Proceedings and Evidence:

Brief presented by: Towns of Labrador City, Wabush, the Chamber of Commerce and the Citizens Committee. (See APPENDIX A-21).

Brief presented by: Royal Canadian Legion, Branch 57, Wabush, (See APPENDIX A-22).

At 3.05 p.m., the Committee adjourned to 10.00 a.m. September 13, 1969.

M^{me} Irene Clarkson, ménagère, de Wabush, fait une déclaration.

Il est convenu,—de renvoyer la partie des témoignages traitant du prix des aliments au Comité de la consommation et des corporations.

M. William Wortelboer, gérant, Dunphy Aldred Co., fait une déclaration devant le Comité.

Selon la décision antérieure, les mémoires suivants sont publiés en appendice au compte rendu de ce jour:

Mémoire présenté par: Les villes de Labrador City et de Wabush, la Chambre de Commerce et le Comité des Citoyens (voir l'APPENDICE A-21).

Mémoire présenté par: La Légion canadienne, section 57, Wabush (voir l'APPENDICE A-22).

A 15h. 05, le Comité s'ajourne jusqu'au mercredi 13 septembre 1969, à 10 heures du matin.

*Le greffier du Comité,
Robert Normand,
Clerk of the Committee.*

[Texte]

EVIDENCE

(Recorded by electronic apparatus)

Friday, September 12, 1969

0932

The Chairman: Order, please. My first words will be to welcome all of you to this hearing today. I believe this is the first time the Transport Committee has been here to study some of your briefs. Before proceeding further I would like to call on His Worship, the Mayor of Wabush, to come to the head table to say a word to you people, and I will also call on His Worship, Mr. James Hogan.

Mr. James Hogan (Mayor of Wabush, Newfoundland): Mr. Chairman, honourable members and ladies and gentlemen, it is with great pleasure that I welcome you to the twin cities of Wabush and Labrador City. We certainly hope that your stay here will be fruitful and that you will lend a sympathetic ear to our plight and our problems; all the while, of course, remembering that they are not entirely like the ones you have been encountering in the southern areas.

This brings to mind a conversation I overheard last night, Mr. Chairman, which took place between one of your Committee members and one of our Newfoundlanders. Your Committee man was obviously having some difficulty in getting his directions oriented and asked the Newfoundlander which way was north. The Newfoundlander replied, "Look no further, buddy, you are here"! I would ask you gentlemen to bear that in mind when you are listening to our requests. Thank you again for coming, and I hope you enjoy your stay in our cities up north here.

The Chairman: Thank you very much. At this time I would like to call upon Mr. Thomas Burgess, the M.H.A. for Labrador West, to say a word or two.

Mr. Thomas Burgess (M.H.A., Labrador West): Thank you very much ladies and gentlemen and honoured guests. I will be repeating practically the same thing as the Mayor, the previous speaker. I welcome this Standing Committee to Labrador City and Wabush and I sincerely hope that they take note of the concern that was expressed at the airport last night and which obviously is going to be dis-

[Interprétation]

TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

Vendredi, le 12 septembre 1969

Le président: A l'ordre Messieurs! Tout d'abord, je tiens à vous souhaiter la bienvenue à cette audience aujourd'hui. Je pense que c'est la première fois que le Comité des Transports vous rend visite pour examiner certains de vos mémoires.

Sans plus de préliminaires, je passe la parole à son honneur le maire de Wabush, en le priant de nous adresser quelques mots. Monsieur James Hogan.

M. James Hogan (maire de Wabush, Terre-Neuve): Monsieur le président, messieurs les députés, mesdames et messieurs, c'est avec grand plaisir que je vous souhaite la bienvenue dans les villes de Wabush et de Labrador. Nous espérons que vos réunions seront fructueuses, que vous écouterez avec bienveillance l'exposé de nos problèmes. Ces problèmes ne sont pas entièrement les mêmes que ceux qu'on vous a exposés dans les régions du sud.

Ceci me rappelle une conversation que j'ai entendue hier soir, monsieur le président, qui s'est poursuivie entre les membres de votre Comité et l'un de nos Terre-Neuviens. Un membre de votre Comité avait évidemment de la difficulté à s'orienter et il a demandé au Terre-Neuvien où était le nord. Celui-ci a répondu: «Pas plus loin, cher ami, vous y êtes!» je vous demande messieurs de vous rappeler cette anecdote quand on vous présentera nos demandes. Merci une fois de plus d'être venus et nous espérons que vous passerez un bon séjour chez nous.

Le président: Merci beaucoup, je voudrais maintenant passer la parole à M. Thomas Burgess, le député provincial du Comté de Labrador ouest.

M. Thomas Burgess (député provincial du Comté de Labrador-Ouest): Merci beaucoup, mesdames et messieurs, distingués invités. Je tiens tout simplement à répéter ce qu'a dit le maire qui a pris la parole avant moi. Je souhaite la bienvenue au Comité des Transports et Communications à Wabush et Labrador City. Espérons qu'il vaudra bien prendre connaissance des inquiétudes qui ont été expri-

[Text]

cussed here today. All of the people in attendance here are concerned citizens. We have problems and we want solutions to these problems, and we hope that by passing them on to this Standing Committee we will get results as soon as possible. I welcome you here, but we want results from this meeting.

The Chairman: To commence our hearing this morning, sitting next to me is Mr. John Duncan, who will present the brief of the Town of Labrador City, the Town of Wabush, the Chamber of Commerce and the Citizens Committee of Labrador City and Wabush. Mr. Duncan, will you go ahead and read your brief.

Mr. John Duncan (Mining Engineer, Wabush, Newfoundland): Thank you, Mr. Chairman. Honourable members, ladies and gentlemen, this brief was drawn up by four people: Cliff Dawson of the Town Council of Labrador City; Mr. Bozinsky of the Town of Wabush; Jack Warner, Chairman of the Chamber of Commerce and myself as a representative of the Citizens Committee. If the hon. members will turn to the sketch map in the brief they will be able to follow along. I will just very briefly summarize what is in the brief, and we can go on from there.

As you all know, I mentioned the figure of 20,000 as the population here within two years. In Labrador City we presently have a population of approximately 8,500 people and 3,500 people in Wabush. With the present plans for building we expect that the population of Labrador City will become 10,000 within two years and Wabush in the vicinity of 5,000. The 20,000 figure comes from the fact that Gagnon presently has a population of approximately 5,000 people and, of course, any road servicing the area will also service Gagnon.

In the brief I go on to explain that in the past few years the Quebec Cartier people have been studying several different possibilities for moving their operations. Their present operations are very nearly exhausted and within five years they have to settle somewhere else. On the sketch map, just outside of Gagnon, you will notice Mount Reed. This is one of the projects they have been studying and from that point, with an automatic railroad, they could service the present concentrator in that area. Halfway to Mount Wright you will notice on the right-hand side of the proposed railroad route two ore bodies

[Interpretation]

mées hier soir à l'aéroport et dont on entendra l'exposé aujourd'hui. Tous les gens dans la salle ici sont des citoyens conscients de leurs problèmes. Nous avons des problèmes ici nous voulons des solutions à ces problèmes. Nous espérons qu'en les exposant au comité permanent fédéral, nous obtiendrons des résultats aussi rapidement que possible.

Je vous souhaite la bienvenue mais nous voulons des résultats à la suite de ces réunions.

Le président: Pour commencer notre audience, j'ai à ma droite M. John Duncan qui présentera le mémoire pour la ville du Labrador, la ville de Wabush, la Chambre de Commerce, le Comité des citoyens de Labrador City et de Wabush. Monsieur Duncan, voulez-vous lire votre mémoire.

M. John Duncan (ingénieur minier, Wabush, Terre-Neuve): Merci monsieur le président. Messieurs les députés, Mesdames et Messieurs. Ceux qui ont rédigé le mémoire sont au nombre de quatre: Cliff Dawson du Conseil de la ville de Labrador; M. Bosynski de la ville de Wabush; Jack Warner président de la Chambre de commerce et moi-même représentant le Comité des citoyens. Si les députés veulent bien se reporter à la carte géographique que renferme le mémoire, ils pourront me suivre. Je vais résumer la teneur du mémoire et nous procéderons à partir de là.

Comme vous le savez tous, j'ai cité le chiffre d'une population de 20,000 comme la population ici d'ici deux ans. A Labrador City, nous avons actuellement une population de 8,500, à Wabush, 3,500. Avec les plans actuels de construction nous croyons que la population augmentera à 10,000 d'ici deux ans et celle de Wabush de l'ordre de 5,000. Le chiffre de 20,000 vient du fait que la population actuelle de Gagnon est de 5,000 et naturellement toute route desservant la région desservira aussi Gagnon.

Et maintenant dans le mémoire je vous explique que les gens de Québec Cartier ont examiné ces dernières années plusieurs possibilités différentes pour déplacer leurs installations. Leurs exploitations actuelles sont épuisées et d'ici cinq ans ils devront se déplacer ailleurs. Sur la carte, aux alentours de Gagnon, vous verrez le Mont Ried. C'est un des projets qu'ils ont examiné et à l'aide d'un chemin de fer automatique, ils pourraient envisager de transporter le minerai dans cette région. A mi-chemin vers le Mont Wright, vous verrez sur le côté de la route de chemin de fer proposée, deux gisements de minerai

[Texte]

que la société Québec Cartier holds. These are their Fire Lake deposits, the feasibility of which is also being studied. Then again, up in the Mount Wright area, which is only some 25 to 30 miles from Labrador City—and this has been the scene of quite a considerable amount of activity and exploration over the past three or four years—they have outlined major ore bodies in that area which are much larger than those at either Fire Lake or Mount Reed. Having been on those ore bodies myself, and being a mining engineer, I would guess that there is somewhere between two to three billion tons of ore in that area. This will support a major operation, and it is known that Québec Cartier have approached the Québec government in order to expand their operations.

They are presently producing something like 8 million tons a year. What their proposed expansion is, I do not know. In the past, and this something that came up very recently, they have just been supplying their parent company. We heard that they have recently been negotiating with the Japanese for a contract to supply some 6 million tons over four years, which would indicate that they are moving into world markets, in which case they would need a greater source of material in order to compete in and supply world markets. They have that deposit right in the Mount Wright area.

What are we talking about in the way of dollars? Iron ore is worth something like \$11 a ton at the lake ports. Up here, or in the ground, it would be somewhere between \$4 and \$5 a ton. So, we are talking somewhere in the vicinity of \$10 billion or \$15 billion worth of wealth that we are attempting to open up.

To operate in an area such as this one of the first requirements is a large block of power. In this area I think any development would be predicated on the fact that Churchill Falls will be available in 1972. It will probably take at least two years to get a project of this kind off the ground. My guess is that they will be making an announcement before next spring that they will be moving in to develop one or other of these deposits. I am very hopeful that it will be in the Mount Wright area.

What would this mean to this particular locale? They have designed or laid out possible townsites in the immediate Mount Wright area. They have also considered using the Labrador City townsite as a base for their operations. There is a reason for this, of course; we already have an airport here, hospitals and schools are available and it is

[Interprétation]

que la société Québec Cartier possède. Ce sont là les gisements de Lake Fire dont on a aussi étudié les possibilités d'exploitation. Un peu plus loin, dans la région du Mont Wright, qui n'est qu'à 25 ou 30 milles de Labrador City, ces gisements ont fait l'objet d'activité et d'exploration au cours des trois ou quatre dernières années. Les gisements qu'on y a découverts sont beaucoup plus importants qu'au Mont Reed ou à Fire Lake. Étant moi-même ingénieur minier et connaissant bien ces gisements je suppose qu'on peut compter sur 20 à 30 milliards de tonnes de minerai dans cette région. Ceci pourrait faire l'objet d'une exploitation importante et on sait que Québec Cartier a pris contact avec le gouvernement provincial afin d'étendre leurs exploitations.

Actuellement, ils produisent quelque 8 millions de tonnes par année. L'expansion qu'ils se proposent de faire je l'ignore. Dans le passé et ceci s'est révélé tout récemment, ils fournissent tout simplement la matière première au siège social. Tout récemment, nous avons appris qu'ils ont entrepris des négociations avec le Japon pour la fourniture de 6 millions de tonnes en quatre ans, ce qui montre qu'ils s'acheminent sur les marchés mondiaux. Dans ce cas, il serait nécessaire d'avoir une source de matières premières beaucoup plus importante pour soutenir la concurrence mondiale et être fournisseur sur les marchés mondiaux. Ils trouveront le gisement nécessaire dans la région de Mont Wright.

Qu'est-ce que cela veut dire du point de vue dollars. Le minerai de fer vaut environ \$11 la tonne aux ports des lacs. Ici ou dans la terre cela vaudrait environ \$4 et \$5 la tonne. Ainsi, nous parlons de 10 à 15 milliards de dollars que nous cherchons à exploiter.

Pour faire une exploitation dans une telle région, il est nécessaire d'avoir des pouvoirs hydrauliques importants. Dans cette région on peut prévoir que dès 1972 nous aurons l'électricité des chutes de Churchill. Il nous faudra au moins deux ans pour mettre en marche un programme semblable. D'après moi, je crois que nous entendrons une communication à ce sujet d'ici le printemps prochain à l'effet qu'on fera l'exploitation de l'un ou l'autre de ces gisements. J'espère bien que ce sera dans la région du Mont Wright.

Qu'est-ce que cela représenterait pour cette région? Ils ont établi un plan de villes possibles dans la région immédiate du Mont Wright. Ils ont aussi songé à utiliser la ville de Labrador City comme base de leurs exploitations. Il y a une raison pour cela naturellement; nous avons déjà un aéroport ici ainsi que des hôpitaux, des écoles et ils ne sont

[Text]

only 30 miles away. It is not too far away to supply the bulk of their population with housing. How that would work out, working in one province and living in another, I am not sure. I rather suspect that eventually they will put a townsite in the Mount Wright area.

I visited Quebec Cartier and their proposed route for a railroad is show on this map. The countryside throughout that region is not too difficult to build in. There are a considerable number of eskers, and so forth, that can be used; the soil is good, gravel and sand are reasonably plentiful and I do not think it would be too expensive to build that portion of the road. The other part of the route, from Manic 5 to Gagnon, is through fairly rough country and there would probably be a considerable amount of rock work encountered in building in that area, so it would be comparatively expensive road building.

The Quebec government has been talking to the Quebec Cartier people and they have indicated a desire to put the road through Gagon, making use of the airport area for that road. We originally felt that it might go directly across the Hart Jaune River near their proposed railroad site where there already is a bridge, and follow on through that area. There already is a road connecting Gagnon and the Hart Jaune power project.

This, then, gives us a route. The road distances are marked on the map. Of course, this will be subject to some minor changes on the ground once we get into detailed field studies, but I do not think it will vary too much from this. I believe it was fairly well conceived and investigated by Quebec Cartier.

You will note that the ore bodies here are reasonably well serviced by the road that is proposed. This covers an area of the Labrador Trough, and from there the Trough area swings almost due west. If you look at the map on the following page you will note that this ties in almost 100 per cent with the Mid-Canada Concept that was recently proposed to develop a belt through this area that would service the Trough area and connect over into the Noranda mineral district.

Following up this route, we also connect into the route that Premier Smallwood has proposed for a trunk road across Labrador. We have sketched in a route which will connect with the present road from mile 265, I believe it is, on the present railroad into the Churchill Falls area. The gravel road from Churchill Falls to the railroad is a fairly good road, it is now handling heavy truck traffic

[Interpretation]

qu'à trente milles de distance, ce n'est pas trop loin pour fournir à la population tous les logements voulus. Comment cela fonctionnerait-il de travailler dans une province et de demeurer dans une autre, je n'en sais rien. Je crois qu'éventuellement on établira une ville minière dans la région du Mont Wright.

J'ai visité Québec Cartier, et le parcours proposé pour le chemin de fer qu'on voit sur cette carte. La topographie de la région se prête à la construction. Il y a un nombre considérable de bancs de sable et le reste qui peuvent être utilisés; le sol est bon, on trouve suffisamment de gravier et de sable et je ne pense pas que cette portion de route serait trop chère à aménager. L'autre partie de la route, de Manic 5 à Gagnon, le terrain est quelque peu sauvage, il y a beaucoup de rochers et la construction de routes serait comparativement dispendieuse.

Le gouvernement québécois s'est entretenu avec les représentants de Québec Cartier et il a manifesté le désir de faire passer la route par Gagnon en utilisant la région de l'aéroport pour cette route. A l'origine, nous pensions que cette route passerait immédiatement par la rivière Hart-Jaune près de l'emplacement proposé du chemin de fer où se trouve déjà un pont et la continuer dans cette région. Il y a déjà une route qui relie Gagnon au projet d'aménagement Hart-Jaune.

Par conséquent, ceci nous donne une route dont les distances sont indiquées sur la carte, cela naturellement sous réserve de quelques modifications d'ordre mineur sur le terrain lorsque nous commencerons les études topographiques mais je ne pense pas qu'il y aura de grands changements. Le plan a été bien conçu et bien étudié par Québec Cartier.

Vous remarquerez que les gisements de minerais sont bien desservis par le réseau routier qu'on se propose d'aménager. Cela s'étend sur une région du Labrador Trough et de là le Trough se déplace presque vers l'ouest. En examinant la carte de la page suivante, vous remarquerez que cela se rattache presque à 100 p. 100 à l'idée d'une route intermédiaire transcanadienne qui a été récemment proposée pour desservir cette région du Labrador Trough pour faire le lien avec Noranda et le gisement qu'on exploite là-bas.

En suivant cette route, nous rejoignons le parcours de la route proposée par M. Smallwood à travers le Labrador. Nous y avons ajouté le plan d'une route qui ferait le lien avec la route 265 dans la région des chutes de Churchill. La route de gravier de Churchill Falls au chemin de fer est assez bonne, et on peut y absorber le trafic de camions lourds et de Labrador City jusqu'au chemin de fer, il y

[Texte]

and it is roughly 75 miles from Labrador City to the railroad connection. This also carries along to the iron ore belt, which extends another 25 or 30 miles, with potential ore bodies in that direction.

I think this pretty well covers what I have to say with respect to the road. If there are any questions I would be glad to try to answer them.

The Chairman: Mr. Peddle is the member of Parliament for this riding, so he will be the first person to question the witness.

Mr. Peddle: Thank you, Mr. Chairman and fellow members of the Standing Committee on Transport and Communications. I am not actually here today as the member of Parliament of the people of this area, I am here as a member of this Committee and my function is simply that and it will continue to be that. I will neither support nor object to anything that is presented by anybody today. That is not my function. That will come about when the Committee returns to Ottawa and we go over the material that we have gathered here. I would not presume, Mr. Chairman, to take up too much time at this point. I would not presume to add a word of welcome to Labrador, although I suppose I should, but after the tumultuous—and I might add spontaneous—welcome that was accorded us last night I think it would be rather superfluous if I tried to add to it.

I have a pretty fair understanding of the concept which was outlined by Mr. Duncan. I do not have any particular questions at this moment, but as we go along probably more questions will develop. Thank you very much.

The Chairman: I wonder if it would be in order if I were to ask every member of the Committee to stand up and give his name, the riding which he represents and the party he represents. I would like to start on my left.

Mr. McGrath: Mr. Chairman, I am the least, but I would certainly be glad to get up and identify myself. I am Jim McGrath, St. John's East.

Mr. Nesbitt: Wally Nesbitt, Oxford, Ontario.

Mr. Peddle: As if you did not know, Ambrose Peddle, Grand Falls-White Bay-Labrador.

Mr. Thomas: Charles Thomas, Moncton, New Brunswick.

Mr. Howe: Marvin Howe, Wellington-Grey, Ontario.

[Interprétation]

a environ 75 milles. Cela nous amène à la région de gisements de fer qui est un nouveau tronçon de 25 à 30 milles; il y a peut-être des gisements miniers dans cette direction.

Ceci résume tout ce que j'ai à dire à propos des routes. Si vous avez des questions à poser, j'y répondrai très volontiers.

Le président: M. Peddle est le député de cette région et c'est à lui que je passe la parole pour interroger les témoins.

M. Peddle: Merci monsieur le président. Messieurs mes collègues du Comité permanent sur les transports et communications. Je ne suis pas ici aujourd'hui à titre de député des gens de cette région, mais à titre de membre du présent Comité et j'espère que mes fonctions s'arrêteront là. Je n'appuierai, ni m'opposerai à toute recommandation faite aujourd'hui par quiconque. Ce ne sont pas là mes fonctions. Lorsque nous retournerons à Ottawa, nous reprendrons tout le matériel qui nous a été exposé ici et nous l'étudierons. Je ne pense pas, monsieur le président, prendre trop de temps en ce moment. Je n'essaierai pas d'ajouter mon mot de bienvenue à Labrador City, quoique je suppose que je devrais le faire mais après la bienvenue tumultueuse et spontanée dont on a été l'objet hier soir, il serait superflu d'ajouter mon mot à cela.

J'ai une bonne idée du concept exposé par M. Duncan. Je n'ai pas de questions particulières à poser pour l'instant, mais au fur et à mesure de la discussion, je suis sûr que j'aurai des questions à poser. Je vous remercie beaucoup.

Le président: Je me demande s'il serait bon de ma part de demander à chaque membre du Comité de se lever, de décliner son nom et dire quelle circonscription il représente. J'aimerais commencer par ma gauche.

M. McGrath: Monsieur le président, je ne suis pas très important, mais j'aimerais me lever et m'identifier. Je suis Jim McGrath, Saint-Jean-Est.

M. Nesbitt: Wally Nesbitt, Oxford (Ontario).

M. Peddle: Comme si vous ne le saviez pas, Ambrose Peddle, Grand Falls-White Bay-Labrador.

M. Thomas: Charles Thomas, Moncton (Nouveau-Brunswick).

M. Howe: Marvin Howe, Wellington-Grey (Ontario).

[Text]

Mr. Skoberg: John Skoberg, Moose Jaw, Saskatchewan.

Mr. Corbin: Eymard Corbin, Madawaska-Victoria, New Brunswick.

Mr. Duquet: Gérard Duquet, Quebec East, Quebec.

Mr. Blouin: Gustave Blouin, Manicouagan, Sept-Iles, Quebec.

Mr. Portelance: Arthur Portelance, Gamelin, Montreal, Quebec.

Mr. Trudel: Jacques Trudel, Bourassa, Montreal, Quebec.

Mr. Godin : Roland Godin, Portneuf, Quebec.

Mr. Breau: Herbert Breau, Gloucester, New Brunswick.

Mr. Crossman: Guy Crossman, Westmorland-Kent, New Brunswick.

Mr. Allmand: Warren Allmand, Notre-Dame-de-Grâce, Montreal, Quebec.

Mr. Turner (London East): Charles Turner, London East, Ontario.

Mr. Pringle: Jerry Pringle, Fraser Valley East, the garden spot of Canada, British Columbia.

The Chairman: My name is Pit Lessard, LaSalle, Montreal. You can see that we have members from every province and that every party is represented on this Committee.

Mr. Allmand, do you have a question to put to Mr. Duncan?

Mr. Allmand: Not now, Mr. Chairman. It might be better if we heard all parts of the brief before putting our questions because some sections relating to roads are intermingled with the railway and airlines.

The Chairman: Mr. Duncan will not read the brief, he will just give us a resume of it. The question period is open.

Mr. Duncan: I did not cover railroad and air.

The Chairman: He has covered part of it now—roads.

Mr. Allmand: I would rather wait until he finishes his exposé.

[Interpretation]

M. Skoberg: John Skoberg, Moose Jaw (Saskatchewan).

M. Corbin: Eymard Corbin, Madawaska-Victoria, (Nouveau-Brunswick).

M. Duquet: Gérard Duquet, Québec-Est (Québec).

M. Blouin: Gustave Blouin, Manicouagan, Sept-Îles (Québec).

M. Portelance: Arthur Portelance Gamelin, Montréal (Québec).

M. Trudel: Jacques Trudel, Bourassa. Montréal (Québec).

M. Godin: Roland Godin, Portneuf (Québec).

M. Breau: Herbert Breau, Gloucester (Nouveau-Brunswick).

M. Crossman: Guy Crossman, Westmorland-Kent, (Nouveau-Brunswick).

M. Allmand: Warren Allmand, Notre-Dame-de-Grâce, Montréal (Québec).

M. Turner: Charles Turner, London-Est (Ontario).

M. Pringle: Jerry Pringle, Fraser-Valley Est, la région des jardins du Canada (Colombie-Britannique).

Le président: Mon nom est Pit Lessard, LaSalle, Montréal.

Vous voyez que nous avons des représentants de toutes les provinces et que tous les partis politiques sont représentés au sein du Comité.

Monsieur Allmand, avez-vous des questions à poser à M. Duncan?

M. Allmand: Pas maintenant, monsieur le président. Il vaudrait peut-être mieux que nous entendions tout le mémoire, avant de poser des questions parce que certaines sections qui se rapportent aux routes sont mélangées à celles qui traitent du chemin de fer et des lignes aériennes.

Le président: M. Duncan ne donnera pas lecture de son mémoire, il n'en donnera qu'un résumé. La période des questions est ouverte.

M. Duncan: Je ne me suis pas occupée des chemins de fer et des lignes aériennes.

Le président: Il a étudié ces questions en partie. Maintenant passons aux routes.

M. Allmand: J'aimerais mieux qu'il finisse son exposé.

[Texte]

The Chairman: Mr. Thomas.

Mr. Thomas (Moncton): Mr. Chairman and Mr. Duncan, I have just a very brief question to orient myself to this project. Approximately how many miles is the Quebec border from Labrador City?

Mr. Duncan: I think approximately 15 miles from Labrador City.

Mr. Thomas (Moncton): Yes, and the balance of the project is in Quebec Province.

Mr. Duncan: The majority of it is in Quebec Province.

Mr. Thomas (Moncton): Is your estimated cost of up to \$100,000 for graveled road and up to \$200,000 for paved highway the cost for new construction or are you talking about improving existing roads as well?

Mr. Duncan: No, this is the cost of the new construction only. This is taking into consideration bridges and the like.

Mr. Thomas (Moncton): So there is roughly, 180 miles of new construction?

Mr. Duncan: Roughly, yes, in round figure?

Mr. Thomas (Moncton): Has anyone made an estimate of what it would cost to upgrade existing roads, the other 140 miles or whatever it is?

Mr. Duncan: I believe the road going into Manic 5 is about two-thirds paved now. Perhaps some of the members from Quebec could enlighten us on that.

The Chairman: Mr. Blouin?

Mr. Blouin: Yes, Mr. Chairman, the road going into the power project of Manicouagan is 62 per cent paved at the present time. I may add that the Quebec Hydro have plans to pave it all the way in the next two years—that is from Baie Comeau to Manicouagan, 132 miles.

Mr. Thomas (Moncton): I am just trying to get some idea of the over-all cost of it. You have 180 miles of new road which, we will say, would cost anywhere from \$20 million to maybe \$35 million depending on the type of road.

Mr. Duncan: Yes. We could put a tote road through there for maybe \$5,000 to \$10,000 a mile but this is not what we are looking for.

[Interprétation]

Le président: Monsieur Thomas.

M. Thomas (Moncton): Monsieur le président, M. Duncan, une question brève, simplement pour voir où j'en suis dans ce projet.

A quelle distance se trouve la frontière québécoise de Labrador City?

M. Duncan: Environ à 15 milles de Labrador City.

M. Thomas (Moncton): Oui et le reste du projet est dans la province de Québec.

M. Duncan: La majorité se trouve dans la province de Québec.

M. Thomas (Moncton): Lorsque vous parlez d'environ \$100,000 pour une route de gravier, et de \$200,000 pour une route pavée, est-ce que ce sont les frais d'une nouvelle route, ou parlez-vous de l'amélioration d'une route qui existe déjà aussi?

M. Duncan: Non. Ce serait le coût d'une nouvelle route entièrement à construire. Ce coût comprend les ponts et le reste.

M. Thomas (Moncton): Donc il y aurait environ 180 milles de nouvelles routes à construire?

M. Duncan: Oui environ, en chiffres ronds.

M. Thomas (Moncton): Est-ce qu'on a fait une évaluation des frais d'amélioration des routes qui existent pour l'autre tronçon de 140 milles?

M. Duncan: Je crois que la route qui va à Manic 5 est pavée aux deux tiers maintenant. Peut-être que certains représentants du Québec pourraient nous éclairer à ce sujet.

M. le président: Monsieur Blouin?

M. Blouin: Monsieur le président, la route se dirigeant vers le projet d'aménagement hydroélectrique de la Manicouagan est pavée à raison de 62 p. 100 sur sa longueur, à l'heure actuelle. Je puis ajouter que l'Hydro-Québec a prévu de la goudronner sur toute sa longueur de Baie-Comeau à Manicouagan d'ici deux ans, c'est-à-dire 132 milles.

M. Thomas (Moncton): Je voulais simplement avoir une idée du total des frais. Vous avez 180 milles de routes nouvelles qui coûteraient de 20 millions à 35 millions de dollars selon le genre de routes.

M. Duncan: Oui. Nous pourrions construire une route à cet endroit pour environ \$5,000 à \$10,000 le mille, mais, ce n'est pas ce que nous voulons.

[Text]

Mr. Thomas (Moncton): No, no. Have you made any estimate of the total cost of both the new and existing roads?

Mr. Duncan: I would guess in broad figures to get a fully paved highway of somewhere close to a 24 foot top it would probably run somewhere close to \$150,000 a mile, which puts us in the vicinity of \$30 million to \$35 million.

Mr. Thomas (Moncton): This is still just for the new section?

Mr. Duncan: This is for the new section of the road.

Mr. Thomas (Moncton): Maybe I am not making myself clear. Have you any idea what it would cost to bring the existing roads up to standard? You say it would be \$35 million for new roads.

Mr. Duncan: The only existing roads we really have are the ones going into Manic 5. I have been over part of that myself and these are already built to highway specifications with 60 mile an hour curves and so forth. This is already graded up to highway specifications for the first 130 miles and there only remains the paving which might amount perhaps \$10,000 a mile for the remaining 60 or 70 miles left to do.

Mr. Thomas (Moncton): So your cost would run somewhere between \$35 million and \$50.

Mr. Duncan: Yes, I do not think that the over-all cost would be over \$40 million.

Mr. Thomas (Moncton): Thank you.

The Chairman: Mr. Skoberg.

Mr. Skoberg: Mr. Duncan, are you going to refer to your air service a little later or shall we ask questions with regard to that now?

Mr. Duncan: I can go through that if you like.

The Chairman: Mr. Duncan, you might as well go through all your brief. In this way it will be much easier for the members to put their questions.

Mr. Duncan: I am not quite so familiar with this part of it so I will read it.

[Interpretation]

M. Thomas (Moncton): Non, non, avez-vous fait une évaluation du coût total tant des nouvelles routes que de l'amélioration des routes existantes?

M. Duncan: Pour obtenir une route entièrement goudronnée, d'un revêtement d'environ 24 pouces il en coûterait près de \$150,000 par mille, ce qui ferait de 30 à 35 millions de dollars en tout.

M. Thomas (Moncton): Cela simplement pour la nouvelle section?

M. Duncan: Cela serait pour la nouvelle section de la route.

M. Thomas (Moncton): Peut-être que je ne me fais pas comprendre. Avez-vous une idée de ce que ça coûterait pour améliorer la route actuelle? Vous dites 35 millions de dollars pour une nouvelle route.

M. Duncan: Les seules routes qui existent sont vraiment des routes qui vont jusqu'à Manic 5. Je les ai déjà parcourues et elles sont déjà construites en fonction des normes, avec une courbe de 60 milles à l'heure et le reste. Pour le premier tronçon de 130 milles on a tenu compte des normes propres aux grand-routes et il ne reste qu'à les goudronner, ce qui coûterait environ près de \$10,000 par mille pour les 60 à 70 milles qui restent à faire.

M. Thomas (Moncton): De sorte que vous prévoyez un coût de 30 à 35 millions de dollars.

M. Duncan: Oui, je ne pense pas que ça coûterait plus de 40 millions de dollars en tout.

M. Thomas (Moncton): Merci.

Le président: Monsieur Skoberg.

M. Skoberg: Monsieur Duncan, parlerez-vous des services aériens plus tard? Ou bien, pouvons-nous vous poser des questions maintenant à ce sujet?

M. Duncan: Je peux en parler maintenant si vous le désirez.

Le président: Monsieur Duncan, je crois qu'il vaudrait mieux que vous parliez de toutes les matières abordées dans votre mémoire. Il serait alors beaucoup plus facile pour les députés de vous interroger ensuite.

M. Duncan: Je ne suis pas très au courant de cette partie-là. Je vais donc en donner lecture.

[Texte]

RAIL SERVICE LABRADOR CITY &
WABUSH*Introduction:-*

In the past the citizens and merchants of the towns of Labrador West have expressed their dissatisfaction with current railway rates and services.

Procedure:-

In order to compile the required data the writer contacted the following entities and received excellent cooperation from all quarters.

(a) Canadian Transport Commission: Maritime Freight Rate Reduction. See appendix 1.

(b) Canadian National Railways: Rate Tables.

(c) Quebec North Shore and Labrador Railway: Existing carrier tariffs and passenger service.

(d) Wabush Lake Railway: Canadian Freight Classification # 22 and existing carrier tariffs.

TARIFFS

Discussion:-

By studying the rates as outlined by the Canadian Freight Classification and comparing them to the Q.N.S. & L. individual carrier tariffs. We see that Q.N.S. & L. current rates average 9.65 per cent lower than C.F.C. rates that apply in Upper Canada.

The Maritime Freight Rate Reduction Act (appendix I) illustrates:

(a) Any freight shipped within the Maritimes is subject to a 20 per cent reduction in rates.

(b) Freight shipped from the Maritimes to other points in Canada is subject to a 30 per cent reduction covering the portion of the shipping that took place within the Maritimes.

If we were to have our area included in the portion of Canada covered by the M.F.R. act we stand to receive the following benefits:

(a) We would receive a 20 per cent rate reduction on all goods shipped to us from within the Maritimes.

[Interprétation]

SERVICE FERROVIAIRE DE LABRADOR
CITY ET WABUSH*Avant-propos*

Dans le passé, les citoyens et les marchands des villes de l'ouest du Labrador ont exprimé leur mécontentement au sujet des taux courants et des services des chemins de fer.

Méthode suivie

Pour recueillir les données nécessaires, l'auteur s'est mis en relations avec les organismes ci-après. La collaboration qu'il a reçue de toutes parts a été excellente.

a) La Commission canadienne des transports: Réduction des taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes. Voir l'appendice 1.

b) Les chemins de fer Nationaux du Canada: Tables des taux.

c) *Quebec North Shore and Labrador Railway*: Tarifs de transport existants et service-voyageurs.

d) *Wabush Lake Railway*: Classification canadienne des marchandises n° 22 et tarifs de transport existants.

TARIFS

Discussion

En étudiant les taux exposés par la Classification canadienne des marchandises et en les comparant avec les tarifs de transport particuliers de la Q.N.S. & L., nous constatons que les taux courants de la Q.N.S. & L. sont en moyenne de 9.65 p. 100 inférieurs aux taux de la Classification canadienne des marchandises qui s'appliquent au Haut-Canada.

La Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes (appendice 1) démontre que:

a) Toute marchandise expédiée à l'intérieur des provinces Maritimes est assujettie à une réduction de 20 p. 100 des taux.

b) Les marchandises expédiées des provinces Maritimes à d'autres points du Canada sont assujetties à une réduction de 30 p. 100 pour la partie du transport qui se fait dans les provinces Maritimes.

Si notre région était incluse dans la partie du Canada visée par la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes, nous bénéficierions des avantages suivants:

a) Nous recevrons une réduction de 20 p. 100 des taux pour toutes les marchandises qui nous sont expédiées des Maritimes.

[Text]

(b) We would receive a 30 per cent rate reduction on all goods (including ore) shipped to areas outside the Maritimes.

(c) We would not receive any assistance on goods shipped to us from west of Quebec City.

Conclusions and Recommendations:—

It appears unlikely that the Canadian Transport Commission will include our area within the M.F.R. boundaries. The reasons being:

(a) The federal government does not believe that this mode of assistance is as effective as it was when introduced in 1927 and therefore would not be conducive to a further extension of the existing boundaries.

(b) If the M.F.R. Act did come into effect here, the federal government would be subsidising the mining companies to the tune of \$17.5 million per year on ore shipments alone, (unless ore shipments were excluded).

In the interest of lowering the cost of living by reducing the amount of costly handling our goods presently require, we would suggest that the federal government be requested to apply the equivalent amount of what a transportation subsidy would be towards the construction of a road into the area.

PASSENGER SERVICE AND EQUIPMENT*Discussion:—*

The present passenger service is operated by the Q.N.S. & L. and I.O.C. of C. with train service in the area twice weekly. The Q.N.S. & L. operates between Sept-Îles and Schefferville 3 times weekly. The I.O.C. of C. provides service between Ross Bay Junction and Labrador City, a distance of 42 miles.

Wabush Iron Mines supply freight service to Wabush and are the designated public carrier on the branch line.

The trip from Labrador City to Sept Îles takes anywhere from 8 to 10 hours and costs \$8.95 for adults, \$4.45 for children 6 to 12 years of age, with no charge for children under six years.

[Interpretation]

b) Nous recevrons une réduction de taux de 30 p. 100 pour toutes les marchandises (y compris le minerai) qui sont expédiées à des régions situées en dehors des provinces Maritimes.

c) Nous ne recevrons pas d'aide à l'égard des marchandises qui nous sont expédiées de régions situées à l'ouest de la ville de Québec.

Conclusions et recommandations

Il semble peu probable que la Commission canadienne des transports englobe notre région dans les limites prévues par la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes.

En voici les raisons:

a) Le gouvernement fédéral ne croit pas que cette façon d'aider soit aussi efficace qu'elle l'était lorsqu'elle a été établie en 1927 et, par conséquent, elle ne le porterait pas à étendre les limites des régions auxquelles elle s'applique.

b) Si la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes était appliquée ici, le gouvernement fédéral se trouverait à subventionner les compagnies minières au rythme de 17 millions et demi de dollars par année à l'égard des expéditions de minerai seulement (à moins d'exclusion des expéditions de minerai).

Afin de réduire le coût de la vie en diminuant le coût de la manutention de nos marchandises, nous proposons que le gouvernement fédéral soit prié d'appliquer à la construction d'une route vers notre région une somme équivalente à celle que comporterait le versement d'une subvention au transport.

SERVICE-VOYAGEURS ET MATÉRIEL*Discussion*

Le service-voyageurs actuel est exploité par la Q.N.S. & L. et par la I.O.C. of C. au moyen de deux trains par semaine dans la région. La Q.N.S. & L. exploite un service de trois trains par semaine entre Sept-Îles et Schefferville. La I.O.C. of C. assure le service entre Ross Bay Junction et Labrador City, une distance de 42 milles. La Wabush Iron Mines fournit le service-marchandises à Wabush et est le transporteur public désigné de l'embranchement.

Le voyage de Labrador City à Sept-Îles prend de 8 à 10 heures et coûte \$8.95 pour les adultes, \$4.45 pour les enfants de 6 à 12 ans mais ne coûte rien pour les enfants de moins de six ans. La partie du parcours exploitée

[Texte]

The Q.N.S. & L. portion of the trip have fairly good coaches and operate a reasonably priced diner. The I.O.C. of C. portion (Ross Bay Junction to Labrador City) is considerably less than adequate. The passenger car is of pre World War II vintage and is inadequately heated by a single oil stove. I think during the past two weeks that we have seen a better car in service in that area. It should be noted that there is no charge for this service nor does the operating company accept responsibility for passengers or baggage. Freight and express are also carried free of charge from Ross Bay to Labrador City.

Conclusions and Recommendations:

When considering the less than adequate service between Ross Bay and Labrador City, a person must remember that it is provided on a gratis basis through the courtesy of I.O.C. of C. who are not common carriers.

We would suggest that the common carrier, Wabush Lake Railway, fulfill its responsibility, providing improved heated cars and three trains weekly. Up from Sept Îles on Sunday, Tuesday and Thursday and down to Sept Îles on Monday, Wednesday and Friday, meeting Q.N.S. & L. trains at Ross Bay. Wabush Lake Railway does not operate on Q.N.S. & L. track, therefore a through service from Sept Îles to the area is impossible under the present conditions, yet through service could save about one hour in trip time.

Several solutions are possible:

1. Wabush could operate 3 trains weekly to meet Q.N.S. & L. trains.

2. Wabush could purchase suitable cars to serve the area and arrange for Iron Ore Company to carry out the service.

3. Wabush charter as public carrier could be cancelled and Q.N.S. & L. be designated the public carrier on the branch line. Q.N.S. & L. presently do not have any rights on Northern land tracks, yet to provide proper service from Sept Îles to the area, only one Public carrier through the system can provide the most desirable and economic service.

4. Option 3 does not seem practical under the present ownership agreements, however if Carol Lake Railway operated

[Interprétation]

par la Q.N.S. & L. a des voitures ordinaires assez bonnes et un wagon-restaurant où les prix sont raisonnables. La partie exploitée par la I.O.C. of C. (de Ross Bay Junction à Labrador City) laisse considérablement à désirer. La voiture date d'avant la Deuxième Grande Guerre et est insuffisamment chauffée par un seul fourneau à pétrole. Je crois qu'au cours des deux dernières semaines, nous avons eu un meilleur service dans cette région. Il convient de mentionner que la compagnie exploitante ne demande rien pour ce service et qu'elle n'accepte pas de responsabilité à l'égard des voyageurs ou des bagages. Les marchandises et les messageries sont également transportées gratuitement de Ross Bay à Labrador City.

Conclusions et recommandations

A propos du service insuffisant offert entre Ross Bay et Labrador City, il faut se rappeler que ce service est assuré gratuitement par la I.O.C. of C. et que cette dernière n'est pas un transporteur public.

Nous proposons que le transporteur public, la *Wabush Lake Railway*, s'acquitte de ses obligations et qu'il fournisse des voitures chauffées améliorées et trois trains par semaine, soit de Sept-Îles le dimanche, le mardi et le jeudi et vers Sept-Îles le lundi, le mercredi et le vendredi, en rencontrant les trains de la Q.N.S. & L. à Ross Bay. La *Wabush Lake Railway* n'assure pas de service sur la voie ferrée de la Q.N.S. & L.; par conséquent, un service direct de Sept-Îles à la région est une chose impossible, mais il reste qu'un service direct raccourcirait la durée du voyage d'une heure, environ.

Plusieurs solutions sont possibles:

1. La *Wabush* pourrait exploiter trois trains par semaine qui rencontreraient les trains de la Q.N.S. & L.

2. La *Wabush* pourrait acheter des voitures convenables pour desservir la région et prendre des dispositions pour que la *Iron Ore Company* assure le service.

3. La charte de transporteur public de la *Wabush* pourrait être annulée et la Q.N.S. & L. pourrait être nommée transporteur public sur la ligne secondaire. La Q.N.S. & L. ne possède aucun droit sur les voies ferrées du Nord; pourtant, pour assurer un service convenable de Sept-Îles à la région, seul un transporteur public unique pour tout le réseau peut assurer le service le plus avantageux et le plus économique.

4. La solution 3 ne semble pas pratique dans le cadre des présents contrats; toutefois, si la *Carol Lake Railway*, qui est

[Text]

by Iron Ore Company were the common carrier a desirable passenger service would be more practical to arrange.

5. Carol Lake Railway could be approached to improve passenger comforts. As I have mentioned they have done this by installing a centre car on the line in very recent weeks.

We will now go to the air service in Labrador City and Wabush. The area is presently served by Quebecair operating out of Montreal, and serving communities along the St. Lawrence including Sept Îles, then north to Gagnon, Wabush and Schefferville.

Daily service is provided by a jet aircraft and Fairchild with a capacity of 70 & 34 passengers respectively. Fairchild to continue to Schefferville.

Since the inception of the jet service some flights have been cancelled or would not land due to weather conditions. We feel that a Fairchild probably could have landed. However, we are told that this situation will be alleviated by the installation of ground controls to be completed in 1971.

The most frequent complaints heard regarding Quebecair concern rates, particularly between Wabush and Sept Îles, \$24 for 200 air miles. This is high compared to rates in Central Canada, and compared to air mile rates for Quebecair in Sept Îles from Montreal. Perhaps airlines and others take the attitude, "that's a highly paid area they can afford it". A considerable number of people will now use the railroad instead of using airlines whenever possible.

Eastern Provincial Airlines serve the area with one jet arriving at 12.45 a.m. and departing at 1.30 a.m. The most frequent complaints heard are listed:

1. What an ungodly hour to travel with kids.
2. Why don't they advise passengers in time when flights are cancelled. People have been called to the airport as many as four times before catching a flight.
3. Why are rates so high? Labrador City to St. John's (700 miles) \$86. St. John's to Montreal (approximately 1,000 miles) \$66.

[Interpretation]

exploitée par la *Iron Ore Company*, était le transporteur public, il serait plus facile de prendre des dispositions pour avoir un service avantageux.

5. On pourrait entrer en communication avec la Carol Lake Railway pour que les voyageurs jouissent de plus de confort. Comme je l'ai mentionné, ils ont fait cela en installant un wagon central sur la ligne au cours des toutes dernières semaines.

Nous parlerons maintenant du service aérien à Labrador City et Wabush. La région est actuellement desservie par Quebecair, qui exploite un service à partir de Montréal et dessert les agglomérations qui longent le Saint-Laurent, y compris Sept-Îles, puis vers le nord, Gagnon, Wabush et Schefferville.

Un service quotidien est assuré par un réacté et un Fairchild, d'une capacité respective de 70 et de 34 passagers. Le Fairchild se rend jusqu'à Schefferville.

Depuis l'établissement du service de réacté, certains vols ont été annulés ou certains atterrissages n'ont pas eu lieu à cause des conditions météorologiques. Nous croyons qu'un Fairchild aurait probablement atterri. Cependant, on nous dit que cette situation sera améliorée par l'installation de commandes au sol qui seront terminées en 1971.

Les plaintes les plus fréquentes que nous avons entendues au sujet de Quebecair portent sur les taux, en particulier entre Wabush et Sept-Îles, soit \$24 pour 200 milles à vol d'oiseau. C'est un taux élevé si on le compare aux taux du Canada central et aux taux milliaires du transport aérien de Québecair de Montréal à Sept-Îles. Les lignes aériennes et autres se disent qu'il «s'agit d'une région bien payée et qu'elle peut se le permettre». Un nombre considérable de gens voyageront désormais par chemin de fer au lieu de voyager par avion, chaque fois qu'ils le pourront.

Eastern Provincial Airlines dessert la région au moyen d'un seul réacté, qui arrive à minuit et 45 minutes et repart à une heure et demie du matin. Voici les plaintes que nous avons le plus fréquemment entendues:

1. Quelle heure impossible pour voyager avec des enfants!
2. Pourquoi n'en informe-t-on pas les passagers à temps lorsque des vols sont annulés?
3. Pourquoi les taux sont-ils si élevés? De Labrador City à Saint-Jean (T.-N.) (700 milles) \$86. De Saint-Jean à Montréal (environ 1,000 milles) \$66.

[Texte]

The introduction of jet service into Wabush has in fact led to a deterioration of service particularly by Eastern Provincial Airlines. One and often two flights per day before and fewer cancellations. On a recent week 3 of 6 jet flights were cancelled.

Perhaps when decisions are made on recent applications re routes from Goose Bay, Labrador City to Montreal by Quebecair and Eastern Provincial Airlines, air service can be restored to some semblance of service.

The Chairman: Mr. McGrath?

Mr. McGrath: Mr. Chairman, I was fascinated by many aspects of this very well prepared and well presented brief. One of the things that really interested me was the fact that only 15 miles of the proposed road link are in the Province of Newfoundland. However, that still does not get around the quandary I find myself in and perhaps I could put it this way. How do you reconcile your justifiable demand for a road link with two factors, number one, the fact that it is basically a provincial responsibility falling within provincial jurisdiction and, number two, even if we were able to get some agreed federal participation how would you get around the announced policy of the Government of Newfoundland against a road link with Eastern Quebec?

Mr. Duncan: Well, in this particular instance if we had Quebec Cartier over at Mount Wright, with or without the participation of government I am sure we would have a road link in a very short time.

Mr. McGrath: That is what I wanted you to say. Are you satisfied that this can be feasible?

Mr. Duncan: Oh, I am quite sure it is.

Mr. McGrath: Have you had a reaction from the provincial authorities on this?

Mr. Duncan: No, we have not approached provincial authorities yet.

Mr. McGrath: Do you intend to make a presentation to them similar to the one you made here?

Mr. Duncan: We are forwarding copies of our brief to the Premier.

[Interprétation]

L'établissement d'un service de réacté à Wabush a, de fait, produit une détérioration du service, en particulier celui d'Eastern Provincial Airlines. Auparavant, un vol et souvent deux vols par jour et moins d'annulations. Au cours d'une des dernières semaines, trois des six vols par réacté ont été annulés.

Peut-être que lorsque des décisions seront prises au sujet des demandes relatives aux itinéraires à suivre par Québecair et *Eastern Provincial Airlines* de Goose Bay et de Labrador City à Montréal, le service aérien pourra-t-il être restauré de façon que nous ayons un semblant de service.

Le président: Monsieur McGrath?

M. McGrath: Monsieur le président, j'ai été fasciné par bien des aspects de ce mémoire extrêmement bien préparé et bien présenté. Une des choses qui m'intéresse vraiment c'est le fait que seulement 15 milles du projet de tronçon de route proposé soit dans la province de Terre-Neuve. Toutefois, ceci ne résout pas le problème qui se pose à moi et que je pourrais peut-être présenter de la façon suivante. Comment peut-on concilier votre demande très justifiée d'une liaison routière avec deux facteurs: Premièrement, le fait que c'est foncièrement une responsabilité relevant de la juridiction provinciale et deuxièmement, même si nous pouvions obtenir du gouvernement fédéral une participation financière, comment iriez-vous à l'encontre de la politique officielle du gouvernement de Terre-Neuve qui ne veut pas de système routier, qui la lierait à la région de Québec-Est?

M. Duncan: Je pense que dans ce cas particulier, si nous avions Québec Cartier au Mont Wright, avec ou sans la participation du gouvernement, nous aurions une route en très peu de temps.

M. McGrath: C'est ce que je voulais vous dire. Êtes-vous convaincu que ceci est réalisable?

M. Duncan: Oh! J'en suis convaincu!

M. McGrath: Savez-vous quelle est la réaction des autorités provinciales, à ce sujet?

M. Duncan: Non. Nous ne nous sommes pas mis en contact avec les autorités provinciales pour le moment.

M. McGrath: Avez-vous l'intention de leur présenter une demande semblable?

M. Duncan: Nous avons envoyé la copie du mémoire au premier ministre provincial.

[Text]

Mr. McGrath: My next question, Mr. Chairman, is in the area of air transport. Some very interesting questions are posed in the brief. I too would like to know why this great disparity between the rates charged by Air Canada for equivalent distances and the rates charged by regional air carriers. I am just wondering if Mr. Lalonde, who is with us from the Air Transport Committee, could perhaps enlighten us on that.

The Chairman: Mr. McGrath, I think it would be rather difficult for Mr. Lalonde. Mr. Lalonde is working for Air Canada, and I think the brief mentioned...

Mr. McGrath: No; he is working for the Canadian Transport Commission.

The Chairman: Mr. Lalonde will give a general explanation.

Mr. McGrath: I think it would be very useful, Mr. Chairman.

Mr. Jean Paul Lalonde (Secretary, Air Transport Committee, Canadian Transport Commission): The question of rates of the airlines, whether regional carriers, or transcontinental, or charter is a responsibility of carriers. The Canadian Transport Commission does not approve rates; they only accept them for filing. The only condition is that they are subject to complaint.

All I can suggest here is that if there are any genuine complaints against the rates these complaints should be submitted to the Air Transport Committee of the Canadian Transport Commission, who will have a look at these and find out whether they are just and equitable.

Mr. McGrath: For example, I notice it costs \$24 to travel from Wabush to Sept Isles, which is 200 miles. I know from experience that for the equivalent distance between Gander and St. John's on Air Canada it is \$11. I understand it is now up to \$13, but it is still only half. Surely the Commission must take note of such a wide ranging disparity, and there must be some procedure whereby people who have to use this service can appeal to the Commission. If so, perhaps you could tell the Committee and those who are interested how they can go about appealing against this unjustly high rate?

Mr. Lalonde: I believe it is a straightforward complaint that these people are making in this brief, that the rates are a bit too high, and asking the Committee to look into this disparity which seems to exist relative to other areas of Canada.

[Interpretation]

M. McGrath: Ma question est la suivante maintenant, monsieur le président: elle s'insère dans le domaine des transports aériens. Le mémoire soulève des questions très importantes. Moi aussi je voudrais savoir pourquoi, pourquoi il existe une telle disparité entre les taux facturés par Air-Canada pour une distance équivalente et les taux facturés par les compagnies locales? Je me demande si M. Lalonde du Comité des transports aériens peut nous donner des explications à ce sujet?

Le président: Monsieur McGrath, je crois qu'il est un peu difficile pour M. Lalonde de répondre, car il travaille pour Air Canada.

M. McGrath: Non, il travaille pour la Commission canadienne des transports.

Le président: M. Lalonde va donner une explication générale.

M. McGrath: Ce serait très utile, monsieur le président.

M. Jean-Paul Lalonde (secrétaire, Comité des transports aériens, Commission canadienne des transports): La question du tarif des compagnies d'aviation, qu'il s'agisse de lignes nationales ou transcontinentales ou d'avions nationalisés, relève des compagnies elles-mêmes. La Commission canadienne des transports n'approuve pas les tarifs; elle en prend note et écoute les plaintes formulées à ce sujet. La seule réponse que je puis donner c'est que s'il y a des plaintes contre les tarifs, elles doivent être soumises au Comité des transports aériens de la Commission canadienne des transports qui en fait l'étude pour voir si elles sont justes et raisonnables.

M. McGrath: Par exemple, il en coûte \$24 pour se rendre de Wabush à Sept-Îles, soit une distance de 200 milles. Je sais par expérience que pour la distance équivalente entre Gander et St-Jean, Air Canada ne demandait que \$11. Le tarif est maintenant de \$13, mais ce n'est tout de même que la moitié. La Commission doit sûrement être au courant de cette disparité et il devrait y avoir moyen pour les usagers du service de faire appel à la Commission. Dans l'affirmative, vous pourriez peut-être dire au Comité, et aux intéressés comment s'y prendre pour en appeler de ce tarif trop élevé.

M. Lalonde: Je crois que c'est justement une plainte que la population formule dans ce mémoire portant que les tarifs sont trop élevés et priant le Comité d'examiner cette disparité qui semble exister par rapport aux autres endroits du Canada.

[Texte]

Mr. McGrath: May I ask one final question of Mr. Lalonde, Mr. Chairman? When a regional air carrier applies for a licence to operate a service in a given area does he have to submit a schedule of rates which is incorporated in his application?

Mr. Lalonde: Yes, he has to submit rates in his application.

Mr. McGrath: Then is it not fair to suggest that the Canadian Transport Commission has, in fact, approved these rates?

Mr. Lalonde: No; they only look at them.

Mr. McGrath: If you give them the licence surely you must approve the rates.

Mr. Lalonde: No; The Canadian Transport Commission does not approve rates of carriers. They accept them for filing.

Mr. McGrath: Mr. Chairman, I would like to ask one or two further questions. Has the witness made any official representations to the Air Transport Committee of the Canadian Transport Commission in relation to rates and schedules?

Mr. Duncan: No, we have not.

Mr. McGrath: I suggest that perhaps this might be the logical course to follow after this presentation to this Committee.

The other point I want to make is that it seems to me that Wabush-Labrador City would be one of the major stops on Air Canada's Montreal to St. John's route, if that is the correct description. Has a logical explanation been advanced for their equipment getting in here at such an "ungodly" hour?

Mr. Duncan: If there has, we have not heard it, other than the fact that they are using the same flight to service the St. John's to Montreal run and apparently they have to be in Montreal for servicing every morning. So that the only time left for Labrador City-Wabush is the midnight schedule. These planes, I believe, are rented from Nordair, or are on charter from Nordair, and Nordair does their servicing for them in Montreal.

Mr. McGrath: I would like to get back briefly to the subject of roads, Mr. Chairman. We have heard a fair amount about this in the House of Commons. As a matter of fact, I recall that when the last session of Parliament got under way Mr. Peddle, the member for the area, succeeded in having his name drawn first and he had a resolution debated in the House to have a second Trans-Canada Highway built to take in what I think is

[Interprétation]

M. McGrath: Une dernière question que je voudrais poser à M. Lalonde. Lorsqu'un transporteur régional demande un permis d'exploitation d'un service dans une région donnée, est-ce qu'il doit donner une table de ses tarifs dans sa demande d'incorporation?

M. Lalonde: Oui, il doit soumettre ses tarifs.

M. McGrath: Alors n'est-il pas juste de dire que la Commission canadienne des transports les a approuvés?

M. Lalonde: Non, elle n'a fait que les examiner.

M. McGrath: Si vous donnez un permis, vous devez sûrement approuver les tarifs.

M. Lalonde: Non, la Commission canadienne des transports n'approuve pas les tarifs; elle n'en fait que l'examen.

M. McGrath: Je voulais poser encore une ou deux questions, monsieur le président. Est-ce que le témoin a fait des représentations officielles auprès du Comité des transports aériens de la Commission canadienne des transports à propos des horaires et des tarifs?

M. Duncan: Non, nous n'en avons pas fait.

M. McGrath: Je dirais que ce serait la chose logique à faire, après la présentation de votre mémoire au Comité.

L'autre point que je voulais signaler, c'est que, me semble-t-il, Wabush-Labrador City serait l'un des arrêts les plus importants sur la route Air Canada de Montréal à St-Jean. Est-ce qu'on vous a expliqué logiquement pourquoi l'avion s'arrête à une heure aussi inconfortable?

M. Duncan: Si on l'a expliqué, je n'en ai pas eu vent, sauf qu'on se sert du même vol pour desservir la route de Saint-Jean à Montréal. Les avions doivent se trouver à Montréal chaque matin, de sorte que le seul arrêt possible pour Labrador City-Wabush doit se faire durant la nuit. Ces avions sont loués de Nordair qui en fait l'entretien à Montréal.

M. McGrath: Je voudrais dire quelques mots au sujet des routes, parce que nous en avons beaucoup entendu parler à la Chambre des communes. En fait, je me souviens que, au début de la dernière session, M. Peddle, représentant de la circonscription, a réussi à faire discuter immédiatement le projet d'une deuxième route transcanadienne qu'on appellerait le corridor intermédiaire et inclurait cette région du Labrador. Ce serait une façon

[Text]

known as the mid-Canada corridor, which would include this part of Labrador. Perhaps this might be one way of getting around this constitutional problem, unless, of course, coming events in Newfoundland alter that fact—and perhaps, Mr. Chairman, we can hope that they do. But even without a road link I find it difficult to understand why, with what seems to be a fairly adequate rail link, there should be such a wide disparity in the cost of consumer goods in Labrador City-Wabush.

Mr. Duncan: One must remember that all goods now are...

A member of the Audience: The people here have been shoved out into the corridor where they cannot hear anything. Cannot this meeting be held in the rec. centre, or in the gymnasium, or somewhere where everybody can hear what is said? Let us move. With people walking back and forth here we cannot hear anything.

Mr. McGrath: Mr. Chairman, I realize the gentleman who made that suggestion is out of order, but I also think it is a very good suggestion.

Mr. Skoberg: Mr. Chairman, I move that we adjourn at this particular time and move to another location so that people can have an opportunity to hear these briefs.

The Chairman: Order, please. Mr. Allmand?

Mr. Allmand: Mr. Chairman, there are many people who want to be heard. If we do not continue until noon and adjourn now we may waste a lot of time in going to this other place. Perhaps some of those who are here could be heard now?

The Chairman: We will not be able to go before this afternoon. It takes an hour and a half to set up the equipment. If it is the wish of the Committee we could adjourn and start again at noon, or we could continue until 12 o'clock. While we are having lunch somebody might set up the equipment so that we could sit this afternoon.

Mr. Thomas (Moncton): Mr. Chairman, until we are set up in the other building is there any possibility of our having a P.A. system to carry the sound at least to the people outside?

Mr. McGrath: Perhaps, Mr. Chairman, we could agree to shorten our lunch hour and

[Interpretation]

de contourner le problème constitutionnel, à moins que de nouveaux événements intervenant à Terre-Neuve modifient la situation. Espérons qu'il en sera ainsi, monsieur le président, mais il me semble que, même sans un tronçon routier, il m'est difficile de comprendre pourquoi, avec ce qui semble être une ligne de chemin de fer assez longue, il y a une telle disparité dans le transport du fret à Wabush-Labrador City.

M. Duncan: Il ne faut pas oublier que tous les bien de consommation sont maintenant...

Une voix: Les gens ici ont été relégués dans le corridor et ils ne peuvent rien entendre. Ne pourrait-on pas tenir cette réunion dans le centre récréatif ou dans le gymnase ou encore à quelque autre endroit où l'on pourrait comprendre ce qui se dit? Avec le va-et-vient des gens, on n'entend rien. Allons ailleurs.

M. McGrath: Monsieur le président, je me rends compte que ceci est irrecevable, mais à mon avis, c'est une très bonne idée.

M. Skoberg: Monsieur le président, je propose que nous ajournions et que nous allions dans une autre salle plus grande où le public pourra nous entendre.

Le président: A l'ordre, M. Allmand.

M. Allmand: Monsieur le président, il y a plusieurs personnes qui veulent prendre la parole. Si nous ne continuons pas jusqu'à midi et que nous ajournons maintenant, nous perdrons beaucoup de temps à nous installer dans une autre salle. Peut-être qu'on pourrait laisser parler certaines personnes qui sont ici présentes.

Le président: Nous ne pourrions pas nous installer ailleurs avant midi, parce qu'il faut une heure et demie pour faire les installations. Si le comité le veut, nous pourrions ajourner et recommencer à midi, ou encore continuer jusqu'à midi, puis pendant l'heure du dîner, quelqu'un pourrait déménager l'équipement afin que nous puissions siéger cet après-midi dans un autre endroit.

M. Thomas (Moncton): D'ici à ce que nous prenions place dans une autre salle, ne pourrions-nous pas avoir un amplificateur pour qu'au moins les gens dans le corridor puissent entendre.

M. McGrath: Je crois, monsieur le président, que nous pourrions raccourcir notre

[Texte]

adjourn now and make the necessary plans to move?

Mr. Thomas (Moncton): I am thinking of those people who are here now and of their having to wait until this afternoon.

Mr. Trudel: Mr. Chairman, I would like to suggest an alternative. Someone has suggested a P.A. system. I am fully in accord with that, but there is also the time factor. I do not know how many people have indicated a desire to be heard, but I suggest that rather than waiting to 12 o'clock to sit again we continue and investigate the possibility of installing a P.A. system.

We have not scheduled any hearings for this evening. In fairness to the technicians and those who have to set up the equipment I suggest that we continue until 12 o'clock and investigate the possibility of having a P.A. system, rather than trying to do everything in haste and not satisfying those who want to be heard; and that we schedule an evening meeting from 7.30 to 10.00.

Mr. McGrath: By 12 o'clock we will all need oxygen, Mr. Chairman.

Mr. Skoberg: Mr. Chairman, could we not have the tour this morning that we were going to have this afternoon? Could that be arranged, or would it be inconvenient for the Committee?

The Chairman: Mr. Peddle, you are the one who organized the tour.

Mr. Peddle: Mr. Chairman, I wish to make it clear to the people here that there was no deliberate attempt to deprive anybody of seating space. As you know, and as the members know, on the various stops of this Committee very few people have attended. This meeting was set up with that in mind. As there are so many people interested in this I fully agree that we should make every attempt to make them comfortable.

Mr. Burgess: Ladies and gentlemen, I am in complete accord. I recognize the fact that you can only plan so far, but as this Standing Committee is strictly for the purpose of getting public opinion on the problems of transportation and communications I suggest that we move immediately to the recreation centre or to some other place. I was standing out in the hall this morning and I saw at least 50 people come and go because they could not get a seat. So that the public can hear, I

[Interprétation]

heure de dîner, ajourner maintenant et prendre les mesures voulues pour aller ailleurs.

M. Thomas (Moncton): Je pense aux gens qui sont ici présentement et qui devront attendre jusqu'à cet après-midi.

M. Trudel: Monsieur le président, je voudrais proposer une solution de rechange. Quelqu'un a proposé l'installation d'un amplificateur, je suis d'accord avec cela, mais je pense aussi au facteur temps. Je me demande combien de personnes ont demandé d'être entendues. Je proposerais qu'au lieu d'attendre midi pour recommencer à siéger, nous continuions et examinions la possibilité d'installer un amplificateur.

Nous n'avons pas prévu de séance pour ce soir. En toute justice pour les techniciens, nous devrions continuer jusqu'à midi, examiner la possibilité d'installer un amplificateur, au lieu de chercher à faire les choses rapidement sans donner satisfaction à ceux qui veulent prendre la parole. Nous siégerions ce soir de 7 heures et demie à 10 heures.

M. McGrath: A midi, nous ne pourrions plus respirer, monsieur le président.

M. Skoberg: Monsieur le président, ne pourrions-nous pas avoir ce matin le tour prévu pour cet après-midi? Si les choses pouvaient s'arranger, le Comité accepterait-il?

Le président: Monsieur Peddle, vous êtes celui qui avez organisé le tour.

M. Peddle: Monsieur le président, je tiens simplement à dire au public qu'on n'a pas cherché délibérément à les priver de siège, mais, comme vous le savez—les députés le savent également—dans les différents arrêts de notre Comité, il n'y a eu que très peu de personnes présentes aux réunions et on en a tenu compte ici. Je conçois que, en raison du grand nombre d'intéressés, nous devrions faire tous les efforts voulus pour que ces gens se sentent bien à l'aise et soient confortablement assis.

M. Burgess: Mesdames, messieurs, je crois que je suis tout à fait d'accord avec ce que vous avez dit. On ne peut prévoir les choses que dans une certaine mesure, mais comme le Comité permanent est uniquement là pour obtenir l'opinion du public sur le problème des transports et communications, je propose que nous nous rendions immédiatement au centre récréatif ou ailleurs. Ce matin j'étais dans le couloir et j'ai vu au moins cinquante personnes qui sont venues et qui ont quitté la

[Text]

suggest that we move immediately to another place, and I suggest that we do so immediately.

Mr. Allmand: Mr. Chairman, I hope it is understood by the public and by Mr. Burgess that even if we move immediately it will take about an hour and a half to get all this equipment set up, so that we lose an hour and a half right away.

Mr. Burgess: I appreciate that, but you do not necessarily have to eat between 12 and 1 o'clock.

Mr. Allmand: No; but you can see all these wires, and so on. All that equipment has to be moved. We can do it, but we will not be ready to continue until what time, Mr. Chairman?

The Chairman: Until 12 o'clock.

Mr. McGrath: Mr. Chairman, I move that we adjourn to another place.

The Chairman: We have a motion to adjourn. Does the Committee agree that we adjourn until 12 o'clock? We can eat now and start again at 12 o'clock. Are we going to the Legion Hall or to the City Hall?

Mr. Burgess: The Mayor of Wabush has offered one of the facilities of the Town of Wabush. It is the recreation centre, which is immediately adjacent to this hotel. It would take the least amount of time to transport the equipment.

The Chairman: Is that agreed?

Some hon. Members: Agreed.

The Chairman: The meeting is adjourned until 12 o'clock.

AFTERNOON SITTING

The Chairman: Ladies and gentlemen, I would like to welcome you to our afternoon sitting, but before we proceed with our question period I will hand the microphone to His Worship, the Mayor to say a few words.

Mayor Hogan: Thank you, Mr. Chairman, Honourable Ministers, ladies and gentlemen, Mr. Lessard asked me to make clear a few of the ground rules for the session this afternoon. The first is that normally these committees do not accept spontaneous briefs. They would like to have briefs presented in

[Interpretation]

place, parce qu'elles ne pouvaient s'asseoir. Pour nous assurer que le public puisse nous entendre, nous devrions aller dans une autre salle. Je propose qu'on le fasse immédiatement.

M. Allmand: Monsieur le président, le public et M. Burgess doivent comprendre que, si nous nous déplaçons immédiatement, il faudra une heure et demie pour l'installation de cet équipement.

M. Burgess: Je me rends compte de la chose. Sommes-nous nécessairement obligés de manger entre midi et une heure?

M. Allmand: Non. Vous voyez tous ces fils qu'il faut déplacer, ces installations à mettre sur pied. A quelle heure pourrions-nous reprendre, monsieur le président?

Le président: A midi.

M. McGrath: Je propose l'ajournement à un autre endroit.

Le président: Nous avons une motion d'ajournement. Le Comité est-il d'accord pour que nous ajournions jusqu'à midi? Nous pourrions aller manger maintenant et reprendre à midi. Irons-nous à la Salle de la Légion ou à l'hôtel de ville?

M. Burgess: Le maire de Wabush a offert le centre récréatif qui est voisin de cet hôtel. Il faudrait très peu de temps pour transporter l'équipement.

Le président: D'accord?

Des voix: Entendu.

Le président: La séance est ajournée et reprendra à midi.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

Le président: Mesdames et messieurs, je vous souhaite à tous la bienvenue à notre séance de cet après-midi et, avant de passer à la période des questions, je voudrais prier son honneur le maire de nous dire quelques mots. Monsieur le maire.

M. Hogan: Merci, monsieur le président. Monsieur le président, honorables ministres, mesdames et messieurs. Monsieur Lessard m'a demandé de vous préciser les règlements de la séance de cet après-midi. Premièrement, les Comités n'acceptent pas habituellement de mémoires présentés spontanément. Il faut que

[Texte]

advance so that they have a chance to study them. Mr. Lessard has agreed to accept any prepared briefs that you have now. Anybody who was a prepared brief, if you would come up and register the brief with the Clerk, Mr. Lessard has agreed to put your name on the agenda. Failing this, no people nor further briefs will be allowed because we have only an allotted time.

Mr. Lessard has also expressed his pleasure at the number of people who are here and interested. I am sure we are all going to show him that we are responsible people and that we realize this is not a public meeting but an extension of Parliament.

I think that is fairly clear. If anybody has any further briefs please come up now and present them to the Clerk, he will put your name on the agenda. That is all I have to say here this morning.

Mr. Skoberg: On a point of order, Mr. Chairman...

The Chairman: Thank you very much, Mr. Mayor. Mr. Skoberg.

Mr. Skoberg: At our previous hearings at some other locations, we have, as a committee, accepted oral representations. I presume at this meeting today, we will do the same, will we not?

The Chairman: That is what the Mayor just explained.

Mr. Skoberg: Just to make it clear, though, because I understood that the suggestion was about written presentations. I just want to make clear that the oral representations...

The Chairman: If anyone has a brief, no matter what kind of a brief, if they want to bring it up now, they can rest assured they are going to be heard. Is there anyone in this hall who has a brief or some kind of a memo they would like to be heard? Would you please come forward and deliver your brief to the Clerk?

Mr. Peddle: On a further point of order, Mr. Chairman...

The Chairman: Mr. Peddle.

Mr. Peddle: On a further point of order, Mr. Chairman, would that not include anybody who intends to deliver an oral brief. They could come forward and make known the fact.

The Chairman: That is what I just said, Mr. Peddle.

[Interprétation]

les mémoires soient présentés à l'avance pour que les membres puissent les étudier. Monsieur Lessard agréé d'accepter tous les mémoires que vous avez présentement. Que tous ceux qui ont préparé un mémoire veuillent bien le déposer auprès du greffier. M. Lessard les inscrira à l'ordre du jour. Sans cela, aucun autre mémoire ne sera accepté. Le temps dont nous disposons est limité.

M. Lessard me prie de vous dire qu'il se réjouit du grand nombre d'intéressés ici présents. Nous allons montrer que nous sommes tous des gens responsables, que nous comprenons qu'il ne s'agit pas simplement d'une réunion publique, mais bien d'une prolongation du Parlement.

Si vous avez d'autres mémoires, présentez-les au greffier et ils figureront à l'ordre du jour. C'est tout ce que j'ai à dire ce matin.

M. Skoberg: J'invoque le règlement, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur le maire. M. Skoberg.

M. Skoberg: Lors des séances antérieures tenues dans d'autres endroits, nous avons accepté des représentations orales. Je suppose que nous ferons la même chose?

Le président: C'est ce que le maire vient de dire.

M. Skoberg: C'est simplement pour obtenir des précisions parce que j'avais compris qu'il ne s'agissait que d'exposés par écrit. Quant aux exposés oraux...

Le président: Ceux qui ont un mémoire, quelqu'en soit le genre, pourront être entendus s'ils le déposent. Avez-vous un mémoire ou un mémorandum que vous aimeriez présenter? Veuillez le déposer auprès du greffier.

M. Peddle: J'invoque le règlement.

Le président: M. Peddle.

M. Peddle: Avez-vous voulu dire par là que quiconque a l'intention de présenter un exposé oral peut le faire?

Le président: C'est ce que je viens de dire, M. Peddle.

[Text]

Mr. Peddle: Thank you.

The Chairman: Just come up to the Clerk here. Give your brief to Mr. Normand; he is the Clerk of the Committee and he will receive you. I think you are already listed madam.

Mayor Hogan: Are there any further oral or written briefs ladies and gentlemen?

The Chairman: I would like to say that our interpretation service is not in perfect order as we had to work with what we have on hand at the moment. The questions put by the members to the witnesses this afternoon may be a little hard for you to understand but the witnesses replies will be heard on this microphone. Is that understood?

I think, this morning, when we adjourned, Mr. Nesbitt, you had the floor. Mr. McGrath did you wish to say something.

Mr. McGrath: I do not know if I had the floor or not but I do know that at the time of adjournment I had put a question to the witness which had not been answered because at that point our proceedings were interrupted.

The Chairman: Would you repeat your question to the witness?

Mr. McGrath: I only have a couple of questions and then I will finish Mr. Chairman.

The Chairman: Fine.

Mr. McGrath: My question had to do with the high cost of living in Labrador City and Wabush. My point was that you have a good rail service in here. How do you account for what you suggest is a wide disparity between the price of consumer goods here and elsewhere in Eastern Canada?

Mr. Duncan: Whether this is answered in our presentation here is not perfectly clear, but I would say a part of this is due to the method of transportation into the area. Most goods are trucked into Seven Islands and then transferred to the QNS and L railroad to come up here. As you have noted in our railroad brief, the rates on the railroad here are comparable to or a little bit below some of the rates charged in other parts of the country.

With respect to the trucking into Seven Islands, most of the outfits have a minimum charge of \$6. So it is actually cheaper to bring any small amount of goods in by Quebecair. For anything less than 10 pounds, air freight rates coming in here will be cheaper than handling it through truck routes and QNS and L. I have had personal experience in this.

[Interpretation]

M. Peddle: Merci.

Le président: Présentez-vous au greffier, monsieur Normand, qui prendra acte de ces mémoires. Vous figurez déjà à l'ordre du jour, madame.

M. Hogan: Y a-t-il d'autres personnes qui veulent présenter des mémoires par écrit ou des exposés oraux?

Le président: Je voudrais dire au public que notre équipement d'interprétation n'est pas très à point. Nous avons une installation de fortune. Les questions que les députés poseront aux témoins seront peut-être un peu difficiles à entendre; vous vous servirez du micro.

Ce matin, lorsque nous avons ajourné les délibérations, c'était M. Nesbitt qui avait la parole. Des observations, monsieur McGrath?

M. McGrath: Je ne sais pas si j'avais la parole ou non mais, au moment de l'ajournement, j'ai posé une question au témoin et il n'a pas répondu, parce que nos délibérations furent interrompues.

Le président: Voulez-vous répéter votre question au témoin?

M. McGrath: Quelques questions et ce sera tout.

Le président: Ça va.

M. McGrath: Ma question se rapportait au coût de la vie à Labrador City et à Wabush. Vous avez un bon service ferroviaire. Comment pouvez-vous expliquer ce que vous affirmez être la disparité énorme entre les prix des biens de consommation ici et ceux qui ont cours dans l'Est du Canada?

M. Duncan: Je ne sais pas si notre mémoire, répond à cette question, mais ceci est imputable en partie au mode de transport de la région. La plus grande partie des marchandises arrivent par camion à Sept-Îles, puis sont transportées ici par le chemin de fer Quebec North Shore and Labrador. Comme le souligne notre mémoire, ce chemin de fer a des tarifs comparables ou un peu inférieurs à ceux du reste du Canada.

Pour le transport par camion à Sept-Îles, le tarif minimum est de \$6, de sorte que, pour un petit volume de marchandises, il en coûte moins cher de les transporter par Québecair. Je puis vous dire que le transport par avion d'un colis de moins de 10 livres coûte moins cher que le transport par camion ou par chemin de fer. Je le sais par expérience. Il y a

[Texte]

There is also the factor of the large number of handlings involved in bringing goods from Montreal either by ship or by truck to Seven Islands and then transferring to the QNS and L. A road into this area would cut out at least five to six handlings of materials. Of course, every time you handle materials, particularly produce, it causes loss and breakage and certainly, to some extent, you are more subject to theft. There is a considerable amount of loss and somewhere along the line the consumer has to pay for it.

Mr. McGrath: Have you made representations to the Government of Canada regarding some form of assistance to make up for the exclusion of Labrador from the Maritime Freight Rates Act?

Mr. Duncan: Our group here has not done so, not directly.

M. McGrath: Are you aware that when this bill was going through the House an amendment was moved to the bill by the member for Grand Falls-White Bay-Labrador, and that amendment was not accepted by the government?

Mr. Duncan: We are aware of that.

The Chairman: Mr. Nesbitt.

Mr. Skoberg: May I have a supplementary Mr. Chairman?

The Chairman: Mr. Skoberg on a supplementary?

Mr. Skoberg: Just further to this bringing of merchandise into this area, you are suggesting that it would at out five to six handlings of merchandise. My question would be whether or not you have a lot of carload lot material coming in and a lot less l.c.l., that is, less than carload lots?

Mr. Duncan: At least so far as the company is concerned there would be a considerable amount of carload lots. I think to a lot of our retail outlets there would be a considerable number of carload lots, to the individual of course, it would be much less than that.

Mr. Skoberg: I understand perhaps one of the citizens will be presenting an oral brief on merchandising so I could possibly put the question to him then.

Mr. Duncan: Just as a matter of opinion, one of our merchandisers has expressed the opinion that food prices could go down any-

[Interprétation]

aussi le facteur des nombreuses manutentions dans le transport des marchandises depuis Montréal, par bateaux ou par camions, jusqu'à Sept-Îles. Il faut les faire transférer sur les wagons du Québec North Shore and Labrador. Une route pratiquée dans cette région dispenserait d'au moins cinq ou six manutentions. Naturellement, chaque fois que vous manutentionnez des marchandises, surtout des produits périssables, il y a de la perte, des colis démolis et on est plus exposé au vol. Les pertes sont considérables et d'une manière ou d'une autre le consommateur doit faire les frais.

M. McGrath: Avez-vous fait des représentations auprès du Gouvernement du Canada pour recevoir quelque aide en vue de compenser l'exclusion du Labrador du champ d'application de la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces maritimes?

M. Duncan: Jusqu'à maintenant, nous n'en avons pas faites. Pas directement.

M. McGrath: Saviez-vous que lorsque le bill a été étudié par le Parlement, le député de Grand Falls-White Bay-Labrador a proposé un amendement et que cet amendement n'a pas été accepté par le Gouvernement?

M. Duncan: Nous le savons.

Le président: Monsieur Nesbitt.

M. Skoberg: J'ai une autre question à poser, monsieur le président.

Le président: Monsieur Skoberg.

M. Skoberg: A propos du transport des marchandises dans la région, vous dites qu'on diminuerait cinq ou six manutentions des marchandises. Est-ce que vous recevez beaucoup de marchandises par wagons complets et moins par wagons partiels?

M. Duncan: Pour ce qui est de la compagnie, les wagons complets sont en grand nombre. Pour le commerce au détail, il en serait de même, tandis que pour des individus, le volume serait beaucoup moindre.

M. Skoberg: Quelqu'un présentera peut-être un exposé oral sur la commercialisation et je pourrai ainsi lui poser la question.

M. Duncan: Simplement à titre de renseignement, un de nos experts de la mise en marché a déclaré que le prix des denrées

[Text]

where from 10 to 20 per cent if we had a road system and truck service into the area. I have not been able to confirm this: it is an expression of opinion.

Mr. McGrath: Mr. Chairman, may I just be permitted one very brief observation to conclude my questioning; that is, to suggest that I certainly hope this Committee would see fit to recommend to the government that some form of assistance be provided to Labrador which would make up for the exclusion of this area from the Maritime Freight Rates Act.

Mr. Duncan: I think the member has already indicated that with the rail service he is a little bit wondering how much good this road would do. I would further point out that all of the companies in this area including Wabush Iron, Iron Ore Company and Quebec Cartier over the past few years have all been doing studies to increase their tonnages. Certainly a lot of this will depend on the availability of power from Churchill Falls, but if all of the tonnages are implemented that are studied, then this railway between here and Seven Islands would be hard put to carry the tonnage proposed. My guess is that the capacity required of that railroad would be something like 30 million tons of iron ore. Already we are putting out close to 25 million. The Iron Ore Company has been doing studies to increase their production. Wabush Iron have been doing studies to increase their production. This all depends on sales and availability of power and increases in production.

We mentioned a figure of 20,000 people inhabiting this area, but with any increase in production of course, this is going to go up. Certainly within the next few years it is not hard to guess that possibly we would reach a 30,000 to 40,000 population in this area with a limited capacity on the railroad to carry any increase of private goods because the iron ore companies are fundamentally interested in getting their iron ore out of this area. They are not fundamentally interested in bringing in consumer goods and so forth.

Also, in transmitting traffic from truck service to railroad service we have two trains a week coming in here and if they happen to miss one of those two, then it may be as long as five days before they catch another train. During that period there can be a considerable amount of loss, particularly on fresh produce which could be almost completely spoiled. Mind you at this time, we are paying for this sort of loss.

[Interpretation]

subirait une baisse allant de 10 à 20 p. 100 si nous avions un réseau routier et un système de camionnage dans la région. Je n'ai pu avoir une confirmation de la chose. C'est une opinion.

M. McGrath: Qu'on me permette, monsieur le président, une observation très brève pour terminer mon interrogation. J'espère que le Comité jugera bon de recommander au Gouvernement qu'il accorde une forme d'aide au Labrador pour compenser l'exclusion de cette région du champ d'application de la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces maritimes.

M. Duncan: Je crois que le député a déjà dit à propos du service ferroviaire qu'il se demande dans quelle mesure une route simplifierait la situation, mais, toutes les sociétés de la région, y compris les sociétés Wabush Ore Company et Québec Cartier, ont, ces dernières années, fait des études pour augmenter leur tonnage. Tout ceci dépendra de la possibilité d'obtenir l'énergie électrique de Churchill Falls. Si ces études sur le tonnage se concrétisent, le chemin de fer actuel entre Wabush et Sept-Îles pourra difficilement faire face au tonnage proposé. Il me semble que ce sera à peu près 30 millions de tonnes de minerai qu'il faudra transporter. Nous en transportons déjà plus de 25 millions de tonnes. La société Iron Ore Company a fait des études en vue d'augmenter sa production, la Wabush a fait de même. Tout dépend de la vente, de la disponibilité de l'énergie électrique et des possibilités de production.

Nous avons parlé de 20,000 habitants qui habiteraient la région et toute augmentation de la production entraînerait une augmentation démographique. D'ici quelques années, la région comptera peut-être trente à quarante milles habitants et la capacité du chemin de fer de faire face à toute augmentation de transport des marchandises est limitée du fait qu'il doit transporter le minerai à l'extérieur de la région. On n'est pas très intéressé au transport des biens de consommation. Maintenant, en ce qui a trait au transfert des marchandises des camions aux wagons de chemin de fer, il y a deux trains par semaine qui se rendent ici. Si l'on en manque un, il faut parfois attendre cinq jours avant l'arrivée d'un autre train. Il peut y avoir de grandes pertes, surtout dans les produits périssables. Parfois, c'est presque une perte complète et, à l'heure actuelle, c'est nous qui faisons les frais de ces pertes.

[Texte]

The Chairman: Mr. Nesbitt.

Mr. Nesbitt: Mr. Chairman I think most members of the Committee are very delighted, indeed, to see such a great deal of public interest in these hearings. Is it something we have not seen elsewhere and I take it, and anybody with an ounce of sense knows, where there is such public interest there must be quite a few problems. When this Committee arranged to come here we came, Mr. Chairman, as you well know, at the insistence of Mr. Peddle who said that there were a great many transportation problems here. We certainly found that out from what we have heard so far both at this meeting and from the people we have been talking to.

There is only one thing, I think there has been some misunderstanding Mr. Chairman about the function of the Committee, and so that nobody is under any illusions as to what we can or cannot do. I thought I might with your permission mention one or two things. We are a committee of Parliament and the only power we have is to collect information from you people and on the basis of that make recommendations to the government. We are not a government committee; we are composed of all parties in Parliament; Liberals, Conservatives, New Democrats and Creditistes. We do the best we can on a nonpartisan basis to try to make good recommendations to the government and hope they follow them.

Again in that regard, we are a little restricted in what we can do. The Committee has a rather odd name. I think it should be changed Mr. Chairman from Transport and Communications because unfortunately, we do not have any authority to make recommendations on communications. About a year ago the Department of Communications was taken out of the Department of Transport and set up as a separate department which comes under another ministry. However, we ran into this at another place, at Lévis and what we did there I am sure, Mr. Chairman, we will here, any complaints or suggestions that you have concerning television—I take it there are quite a few—and other things the Committee will be very glad to forward these complaints to the appropriate committee and the appropriate minister. As I say, our Committee as such cannot make recommendations but will be very glad to act as a very efficient postman and pass on the information.

I have two questions, Mr. Chairman. I might say that would also apply to any related matter such as roads and the like which we do not have any direct authority over but we will be darn glad to pass it on.

[Interprétation]

Le président: Monsieur Nesbitt.

M. Nesbitt: Monsieur le président, la plupart des membres du Comité sont enchantés de voir que le public manifeste tant d'intérêt. C'est quelque chose qui ne s'est pas manifesté dans nos audiences antérieures. Chacun sait que, si le public est tellement intéressé, c'est qu'il doit y avoir quelques problèmes à résoudre. Nous sommes venus ici, vous le savez bien, sur l'insistance de M. Peddle qui disait que la région présentait plusieurs problèmes graves de transport. Nous le constatons d'après ce que nous avons entendu et dans les conversations privées que nous avons eues jusqu'à maintenant.

Il y a eu un malentendu toutefois à propos des fonctions du Comité. Pour que personne n'ait d'illusion sur nos attributions, je voudrais mentionner une ou deux choses. Nous sommes un Comité parlementaire et le seul pouvoir que nous avons, c'est de recueillir des renseignements de vous et, sur la foi de ces renseignements, faire des recommandations au gouvernement. Nous ne sommes pas un Comité du gouvernement. Le Comité se compose de représentants de tous les partis politiques, libéraux, conservateurs, néo-démocrates et créditistes. Nous faisons tout notre possible sans parti pris pour faire de bonnes recommandations au Gouvernement, en espérant qu'il les appliquera.

A ce propos, nous sommes un peu limités dans notre action. Le comité a un nom un peu étrange. On devrait en modifier l'appellation et le nommer le Comité des transports et communications, car présentement nous n'avons aucune autorité pour faire des recommandations en matière de communications. Il y a une année, le ministère des Communications a été retiré du ministère des Transports. C'est un ministère distinct qui relève d'un autre ministre. C'est la même situation ici qu'à Lévis et nous agissons de la même manière, c'est-à-dire que toutes plaintes ou suggestions que vous avez à formuler à propos de la télévision—je crois qu'il y en a plusieurs—et d'autres secteurs touchant les communications, nous les transmettrons très volontiers au comité approprié et au ministre intéressé car, je le répète, notre Comité ne peut faire de recommandations dans ce domaine. Nous serons enchantés de transmettre ces renseignements aux intéressés.

Il y a deux questions que je voudrais poser, monsieur le président. Elles concernent des points connexes comme les routes, et autres objets qui ne sont pas de notre compétence. Il nous sera agréable de transmettre vos observations à qui de droit.

[Text]

Now the two questions, one of which Mr. McGrath and Mr. Skoberg got quite a bit of information on but I would like some more. That is this question of food cost which while not directly related to transport may be indirectly related inasmuch as it has to do with air freight rates and rail freight rates. Mr. Mayor, if perhaps you have not the figures now you could forward them to this Committee at a later date. Could you give us comparative rates on rail and air on certain bulk food costs—I mean items like apples, potatoes and on some more specialized foods—the cost of bringing them in.

I know a number of members of this Committee had the opportunity during the recess to check up on food prices and found some of them were quite comparable to elsewhere. However, a great many are not and there must be a reason for these things. If it concerns air rates and perhaps freight rates—that is a matter which is perhaps a legal question, but certainly air rates—we might be able to make some recommendation in that regard. If you could dig up some information and give us the approximate costs, either by rail or air with regard to a number of standard food products it will be very helpful to us to compare rates between, say, the Quebec North Shore and Labrador Railway and the CNR and rates between Eastern Provincial and Quebecair and Air Canada. That would give us some idea. I think that would be very helpful.

The main question I have in mind is with regard to air service. In your brief you said that you are not at all satisfied with the air service provided by either of the regional carriers, Eastern Provincial or Quebecair, and you gave a number of reasons why. Have you any detailed information concerning air rates or passenger rates, for comparable distances via Air Canada. It seems from what we heard this morning that there is a considerable difference. Could you give us, perhaps, a little more detail on other complaints that you have as to the type and regularity of service and that sort of thing?

Mayor Hogan: In answer to your first question sir, we already have the information you requested with reference to food prices. While in Ottawa about a month ago, the two towns citizens' committee made representations to Mr. Basford's department at which time we were assured that he would send a committee to study our problem. We would be more

[Interpretation]

Il y a deux questions que je voudrais poser. MM. McGrath et Skoberg possèdent des renseignements sur la question, mais je voudrais en connaître davantage. Il s'agit de la question du prix des denrées alimentaires qui a un lien plus ou moins direct avec le transport, dans la mesure où elle a quelque chose à faire avec les tarifs ferroviaires et les tarifs aériens. Monsieur le maire, si vous ne disposez pas des données voulues maintenant, vous pourrez nous les communiquer plus tard. Vous pouvez nous donner les tarifs comparatifs du transport par train et par avion de certaines denrées alimentaires en grosse quantité, comme les pommes, les pommes de terre et certains produits particuliers. Quels sont les tarifs de transport jusqu'ici.

Je sais que des membres du Comité ont eu l'occasion durant leur temps libre de faire des comparaisons sur les prix des produits alimentaires. Pour certains produits, les prix se comparent avec ceux d'autres endroits, pour plusieurs autres, le contraste est frappant. Il doit y avoir des raisons qui motivent ces écarts de prix. Si la question des tarifs aériens et peut-être des tarifs marchandises entre en jeu—il s'agit peut-être là d'une question d'ordre juridique—nous pourrions faire des recommandations, surtout en ce qui a trait aux tarifs aériens. Si vous pouvez nous procurer des renseignements sur le coût approximatif du transport par voie ferrée ou par air d'un certain nombre de produits alimentaires, cela nous permettra de comparer les tarifs des sociétés Québec North Shore and Labrador et Canadian National d'une part et Eastern Provincial, Québecair et Air Canada d'autre part. Nous aurions là des renseignements qui nous seraient fort utiles.

Et maintenant, la question principale se rapporte au service aérien. Dans votre mémoire, vous dites que vous n'êtes pas du tout satisfaits des services aériens fournis par Eastern Provincial ou par Québecair et vous motivez votre avancé. Avez-vous des renseignements détaillés, à propos des tarifs aériens, des tarifs passagers pour des distances comparables via Air Canada. D'après ce que nous avons entendu ce matin, il y a des différences considérables. Pouvez-vous nous donner plus de détails sur les plaintes formulées à propos du genre de service, de la régularité du service, etc?

M. Hogan: Pour répondre à votre première question relative aux prix des denrées, nous avons les renseignements demandés. A Ottawa, il y a environ un mois, le comité des citoyens des deux villes a fait des représentations au ministère que dirige monsieur Basford. A ce moment-là, on nous a assurés qu'il enverrait un comité pour examiner ce

[Texte]

than happy to see that you get a copy of these food prices.

Mr. Nesbitt: It would be very helpful to us.

Mayor Hogan: I appreciate your concern. In answer to your second question, I think you will find that in our brief we have stated comparative rates in that the rate from here to St. John's, for example, I think is \$86 or \$84 on our local airlines compared to Air Canada's rate of \$66 I think it is from Montreal to St. John's a distance of 1,000 miles; to give you an idea of what our rates are.

Mr. Nesbitt: Do you have cancellations of flights for reasons other than weather without warning or notice?

Mayor Hogan: I do not think this would be a complaint, no. Generally speaking apart from weather or even for mechanical reasons, I do not think we have a higher than average amount of cancellations in that direction. Weather, yes, but I would say for mechanical purposes or just somebody saying, "Well, we will not send them a flight in today," we do not have that kind of a problem.

Mr. Nesbitt: The rates are the chief problem.

Mayor Hogan: The rates are the main problem and, of course, the lack of proper navigational aids to bring aircraft in during adverse weather conditions.

Mr. Nesbitt: You mentioned this morning that the schedules sometimes are pretty inconvenient for people and from what you say I would agree. How about the frequency of service per day to various points where people go whether it is St. John's, Montreal or Sept Îles?

Mayor Hogan: The frequency to Montreal and St. John's is good, it is daily. To certain other points in Labrador it is not so good but the airlines in the area have made application to the CTC to have this taken care of. I do not know what the CTC reply has been. Does that answer your question?

Mr. Nesbitt: Yes. We will find that out. Thank you very much.

Mayor Hogan: As to the schedules, we have been assured that this will be rectified by the end of the month but of course we have had numerous assurances made in the past.

Mr. Nesbitt: We will be glad to keep an eye on it for you, Mr. Mayor.

[Interprétation]

problème. Il nous sera agréable de vous faire parvenir les renseignements voulus sur les prix des denrées.

M. Nesbitt: Cela nous serait fort utile.

M. Hogan: Pour répondre à votre deuxième question, vous constaterez que, dans notre mémoire, nous avons donné des tarifs comparés. Ainsi le tarif de notre service aérien local d'ici à St-Jean, par exemple, est de \$86 ou \$84, tandis que celui d'Air Canada est de \$66, de Montréal à St-Jean, soit une distance de 1,000 milles. Cela vous donne une idée de la disparité.

M. Nesbitt: Est-ce que vous avez des annulations de vols pour des raisons autres que le mauvais temps, sans avertissement.

M. Hogan: Non. Nous n'avons pas de plainte à formuler à ce sujet. Si l'on excepte le mauvais temps et les défauts mécaniques, je ne crois pas que le pourcentage d'annulation de vols soit plus élevé que la moyenne. On ne contremande pas les vols sans raison.

M. Nesbitt: Ce sont les tarifs qui constituent le problème principal.

M. Hogan: Les tarifs constituent le problème principal ajouté à celui que pose le manque d'aides de navigation pour faciliter l'atterrissage des avions quand les conditions atmosphériques sont mauvaises.

M. Nesbitt: Vous disiez, ce matin, que les horaires sont peu commodes pour la population. Je suis d'accord avec vous. Qu'en est-il de la fréquence du service d'ici à St-Jean, Montréal ou Sept-Îles.

M. Hogan: Pour St-Jean et Montréal, le service est bon. C'est un service quotidien. A certains autres points, au Labrador, le service n'est pas très bon. Ces représentations ont été faites auprès de la CCT pour qu'on améliore le service. Je ne sais pas ce que la CCT a répondu. Est-ce que cela répond à votre question?

M. Nesbitt: Oui. Je vous remercie.

M. Hogan: Relativement à l'horaire, on nous a assurés qu'on y remédierait à la fin du mois. On nous a déjà dit ça maintes fois dans le passé.

M. Nesbitt: Nous surveillerons la situation de près, monsieur le maire.

[Text]

Mayor Hogan: Thank you, we would appreciate it.

The Chairman: Mr. Peddle, do you have a supplementary question?

Mr. Peddle: Yes.

The Chairman: Do you want to put your question to the Mayor or to the President of the citizens committee?

Mr. Peddle: Mr. Chairman, I have some information that I would like to read into the record, and I am quoting from a brief that was presented about a year ago. These figures can certainly form the basis for an investigation. I am not certifying them as being correct but they can form the basis of an investigation by this Committee. Those comparison rates at that time, that is, about a year ago, were as follows: EPA rates were 35 to 38 per cent higher than Air Canada; Quebecair rates 25 per cent higher than Air Canada; and for air freight, EPA rates were 145 to 200 per cent higher; Quebecair rates for air freight again were 200 per cent higher, and Air Canada rates were 90 per cent higher, that is Air Canada freight rates, than for the rest of Canada.

There is one thing that I want to remind the Committee of, Mr. Chairman, which I think is very relevant. At the time I introduced the amendment to the Maritime Freight Rates Act just before the closing of Parliament the government did not accept the amendment, they rejected it. However, in the course of the debate that followed, we were successful in extracting, I do not know if that is the right word, but extracting for the want of a better word, a commitment from the Minister of Transport—and this is in the official record of the House of Commons—that he would collaborate with the Committee—I presume he meant this Committee—with a view to instituting a sensible subsidy system on air services in the Labrador region. That is on the official record, Mr. Chairman. Thank you very much.

Mr. Nesbitt: I am finished for the moment.

The Chairman: Mr. Skoberg.

Mr. Skoberg: Mr. Chairman and Mr. Duncan, you mentioned the fact that your concern over transporting merchandise into this area stemmed along the line that this was principally an ore carrying line and that they were not particularly concerned about the type of merchandise to which you referred that could be brought in by truck. The question I would like to ask—possibly our congenial friend, Mr. Hanley, from the Canadian Transport Com-

[Interpretation]

M. Hogan: Merci de votre attention.

Le président: Monsieur Peddle. Une question supplémentaire?

M. Peddle: Oui.

Le président: Voulez-vous poser votre question au maire ou au président du Comité des citoyens?

M. Peddle: Monsieur le président, il y a certains renseignements que je voudrais donner. Je les puise dans un mémoire qui a été présenté il y a environ un an. Ces chiffres peuvent former la base d'une enquête. Je ne garantis pas leur exactitude, mais le comité pourrait les utiliser dans son enquête. Les taux comparés étaient les suivants, il y a environ un an. Les tarifs de EPA étaient de 35 à 38 p. 100 plus élevés que ceux d'Air Canada; ceux de Québecair étaient de 25 p. 100 plus élevés que ceux d'Air Canada. Pour les cargots aériens, les tarifs de EPA étaient de 145 à 200 p. 100 plus élevés que pour le reste du Canada; ceux de Québecair, de 200 p. 100; ceux d'Air Canada, de 90 p. 100.

Il y a une chose que je veux rappeler au Comité, parce que je la crois très pertinente. C'est que, lorsque j'ai présenté l'amendement à la Loi sur les taux de transport de marchandises dans les provinces maritimes, le Gouvernement l'a rejeté. Toutefois, au cours du débat qui a suivi, nous avons réussi à arracher—j'utilise ce mot parce que je ne puis en trouver un meilleur—à obtenir du ministre des Transports, et cela se trouve dans le compte rendu officiel de la Chambre des communes, qu'il s'engage à collaborer avec le Comité—le nôtre, je suppose—en vue d'instituer un régime raisonnable de subventions au transport aérien au Labrador. Cela figure au compte rendu officiel, monsieur le président. Merci beaucoup.

M. Nesbitt: C'est tout pour le moment.

Le président: Monsieur Skoberg.

M. Skoberg: Monsieur le président, vous avez dit, monsieur Duncan, que votre préoccupation quant au transport des marchandises dans cette région venait de ce que ceci était avant tout une entreprise de transport du minerai, qui ne tenait pas particulièrement à apporter par camion le genre de marchandises que vous avez mentionnées. J'aimerais savoir—peut-être notre ami M. Hanley, de la Commission canadienne des

[Texte]

mission could answer it—is whether or not the common carrier has a responsibility to these communities to handle this type of merchandise, the produce for the communities here?

Mr. J. Hanley (Director, Traffic Branch, Canadian Transport Commission): No, Mr. Chairman, under the Facilities for traffic section of the Railway Act, the railways, subject to the jurisdiction of the federal government, have an obligation to carry, according to their powers, all traffic that may be offered the carriers. The Commission has the responsibility to enforce the provisions of that Act.

Mr. Skoberg: Along the same line, then, Mr. Chairman and Mr. Hanley, can a non-common carrier under the Act operate on the same branch line as those that are a common carrier?

Mr. Hanley: Mr. Skoberg, you now are talking about something different and, again, this is not my particular specialty. I will be speaking from memory. As you know, a good many carriers exchange running rights, the one with the other. This is an inter-company transaction and it could be that a particular common carrier could employ the motive power and the rolling stock of a private railway to effect on its behalf certain movements. In a case like that I would think, again from memory, that the jurisdiction would be over the common carrier who would be the carrier offering to perform the service. Whether it performs it itself, by hiring somebody else's rolling stock and equipment or by acquiring running rights I do not think would affect the obligations of the common carrier as it would be an inter-company transaction. I do not think I could be more specific than that.

Mr. Skoberg: Are these common carriers to which you referred—the Wabush and naturally the Quebec North Shore—accredited carriers under the CTC?

Mr. Hanley: Yes, they are because the federal government gave them their acts of incorporation and automatically because of that fact they are under the jurisdiction of the Canadian Transport Commission.

Mr. Skoberg: What responsibility would these carriers have in regard to the Commis-

[Interprétation]

transports, pourrait-il répondre à ma question—si oui ou non les entreprises de transport du secteur public ont des obligations envers ces localités et sont tenues de leur apporter ce genre de marchandises.

M. J. Hanley (directeur, Direction de la circulation, Commission canadienne des transports): Non, monsieur le président. En vertu de l'article de la Loi sur les chemins de fer relatif aux «Facilités pour les transports», les chemins de fer qui relèvent de la juridiction du gouvernement fédéral sont tenus, d'après leurs attributions, de transporter toutes les marchandises qui peuvent être offertes aux entreprises de transport. La Commission est chargée de faire appliquer les dispositions de cette loi.

M. Skoberg: Dans le même ordre d'idées, monsieur le président, monsieur Hanley, une entreprise de transport ne relevant pas du secteur public, peut-elle, alors, en vertu de la Loi, utiliser les mêmes voies que les autres?

M. Hanley: Monsieur Skoberg, vous abordez là un autre sujet, qui n'est pas de ma compétence. Pour autant que je me souviens, comme vous le savez, bon nombre d'entreprises de transport échangent entre elles leurs droits de circulation. Il s'agit de transactions entre les entreprises, et une entreprise de transport du secteur public pourrait fort bien utiliser la force motrice et le matériel roulant d'une compagnie de chemin de fer privée pour effectuer en son nom certains mouvements de marchandises. Dans un cas pareil, pour autant que je me souviens, je pense que la juridiction s'étendrait à l'entreprise de transport du secteur public, soit à celle qui s'offrirait à assurer le service. Qu'elle l'assurât elle-même en louant le matériel roulant et l'équipement d'une autre entreprise ou en acquérant des droits de circulation, cela, à mon avis, ne changerait rien à ses obligations, puisqu'il s'agirait d'une transaction entre des entreprises. Je ne pense pas pouvoir vous donner de renseignements plus précis.

M. Skoberg: Les entreprises de transport du secteur public dont vous avez parlé, la Wabush et, bien sûr, la Quebec North Shore, sont-elles accréditées par la Commission canadienne des transports?

M. Hanley: Oui, puisque le gouvernement fédéral les a légalement constituées, et que, du même coup, elles relèvent forcément de la Commission canadienne des transports.

M. Skoberg: Quelles obligations ces entreprises ont-elles vis-à-vis de la Commission en

[Text]

sion for the transporting of passengers? Do they have to file their intent regarding type of operation they intend to carry on?

Mr. Hanley: This is a service question and, again, this really is not my field as I deal with rates and tariffs. I think, broadly speaking, the Commission has jurisdiction over existing passenger services. The Commission does, as you all know, a good many things on a good offices basis and makes inquiries to see if things can be corrected even where it does not possess jurisdiction.

Mr. Skoberg: Could these common carriers withdraw their passenger service without authority of the CTC?

Mr. Hanley: I do not think so.

Mr. Skoberg: Thank you, Mr. Hanley. I have another question, Mr. Chairman, for either His Worship or Mr. Duncan. I would like some information on the major movement of passenger traffic. What area do they go to in the province or out of the province? Do you have that information?

Mr. Duncan: Almost all passenger traffic from here would be to Seven Islands.

Mr. Skoberg: But if you had the road service that you are referring to would this major movement then be to the east or the west?

Mr. Duncan: I would say passenger traffic on the railroads would greatly decrease if we had a highway in here because this is, to a large extent, tied in with annual vacations. People will travel on the railroad during their annual vacations, pick up their car in Seven Islands and carry on from there. There is a certain amount of weekend traffic for sports events and other things, but this is something we are sadly lacking. At the moment there is a train service down on Friday night, but there is no return service on Sunday and in order for the people to get back to work, they have to fly back on Sunday. If the railroad service were to come in on a Sunday night, they would be able to go down and spend the weekend in Seven Islands and return Sunday night by railroad traffic.

Mr. Skoberg: I realize this morning the people presenting this brief—yourselves and the city—said that no representation had been

[Interpretation]

ce qui concerne le transport des voyageurs? Doivent-elles déclarer officiellement le genre d'exploitation auquel elles ont l'intention de se livrer?

M. Hanley: Il s'agit là d'une question de service, et, une fois de plus, ce n'est pas réellement mon domaine, puisque je m'occupe des taux et du tarif. De façon générale, je pense que la Commission exerce sa juridiction sur les services de voyageurs existants. Comme vous le savez tous, elle fait bon nombre de choses à titre de service, et elle se livre à des enquêtes pour voir s'il est possible d'améliorer la situation même dans les domaines où elle n'a pas juridiction.

M. Skoberg: Est-ce que ces entreprises de transport du secteur public pourraient annuler leur service de voyageurs sans l'autorisation de la Commission canadienne des transports?

M. Hanley: Non, je ne le crois pas.

M. Skoberg: Merci, monsieur Hanley. J'ai une autre question, monsieur le président, qui s'adresse soit à M. le maire soit à M. Duncan. J'aimerais en savoir davantage sur les principaux mouvements de voyageurs. Vers quelle région les voyageurs se déplacent-ils, à l'intérieur ou à l'extérieur de la province? Pourriez-vous me le dire?

M. Duncan: Presque toujours vers Sept-Îles.

M. Skoberg: Mais si vous aviez le service routier dont vous parlez, les déplacements se feraient-ils surtout vers l'est ou vers l'ouest?

M. Duncan: Je dirais que le transport de voyageurs par chemin de fer diminuerait beaucoup si nous avions une route, car les déplacements se font surtout au moment des vacances annuelles. Les gens prennent le train au moment des vacances annuelles, prennent leur voiture à Sept-Îles, et poursuivent leur route. Il y a quelques déplacements en fin de semaine à l'occasion d'événements sportifs ou autres, mais il y a là une lacune grave. À l'heure actuelle, il y a un train qui part le vendredi soir, mais il n'y en a pas pour le retour le dimanche, de sorte que, pour pouvoir revenir travailler le lundi, les gens sont obligés de prendre l'avion le dimanche. S'il y avait un train qui revenait le dimanche soir, les gens pourraient descendre passer la fin de semaine à Sept-Îles et revenir en train le dimanche soir.

M. Skoberg: Je sais que ce matin, les personnes qui ont présenté le mémoire—vous-même et la ville—ont dit qu'il n'y avait pas eu

[Texte]

made at this time, but I am worried whether or not you have made representations to the airlines to have better service in here. Have you made official representations to the management of those airlines?

Mr. Duncan: No, not as a committee.

Mr. Skoberg: Your Worship, has the city made representations?

Mr. Hogan: Actually, the Members of Parliament from both other levels of government have been doing this in such a loud manner that we have not bothered to get in on it. I think both our provincial and federal members as well as our Premier have been in the news constantly over the last few weeks about air service primarily. We did not feel any need to add our small amount of weight—by small amount of weight I do not refer to my own, I refer to the community.

Mr. Skoberg: I am sure you would appreciate, Your Worship, that they could stand a little ammunition behind them. I am wondering whether or not you could pursue this point to support the action of both your federal and provincial members because I think it is most important that this be done.

Mr. Hogan: Your suggestion is a very valid one. I think, perhaps, the tack we will take will be to employ the same committee as we did when preparing this brief and attack it as a group of two communities, the Chamber of Commerce and the Citizens' Committee to add some weight to it. Your suggestion is a very good one and I thank you for it.

Mr. Skoberg: I am sure you are to be commended for the joint efforts which you have made. Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Trudel.

Mr. Trudel: Mr. Chairman, I listened with interest to the brief presented by Mr. Duncan and also the explanation he made this morning. However, one point came to my mind. When he described the ore deposits that are to be exploited in the future and the proximity of the Quebec border, it is apparent that the bulk of the road would be on Quebec territory. I think you anticipated 180 miles and you mentioned 15 miles would be in Newfoundland. Have you made any approaches, Mr. Duncan, to either the Department

[Interprétation]

de plaintes pour le moment; mais ce qui me préoccupe, c'est de savoir si vous vous êtes plaints auprès des compagnies aériennes pour obtenir une amélioration de leur service dans cette région. Est-ce que vous vous êtes plaints officiellement auprès de la direction de ces compagnies?

M. Duncan: Non, pas en tant que comité.

M. Skoberg: Monsieur le maire, est-ce que la ville a présenté des plaintes?

M. Hogan: A vrai dire, les députés des deux autres paliers de gouvernement l'ont fait de façon si éloquente que nous n'avons pas jugé nécessaire d'intervenir à notre tour. Notre député fédéral et notre député provincial, de même que le premier ministre de notre province, ont fait couler beaucoup d'encre ces dernières semaines, avant tout sur la question du service aérien, de sorte que nous avons jugé inutile d'ajouter notre petite voix au chœur général—quand je dis «petite voix», je ne parle pas de la mienne, mais de celle de la localité.

M. Skoberg: Vous vous rendez certainement compte, monsieur le maire, que les députés seraient heureux que vous les appuyiez. Je me demande si vous pourriez insister davantage, afin d'appuyer votre député fédéral et votre député provincial, car cela me semble essentiel.

M. Hogan: Votre idée est très bonne. Peut-être la meilleure tactique serait-elle d'employer le comité qui s'est occupé de rédiger ce mémoire, et d'attaquer le problème en tant que groupe de deux collectivités, la Chambre de commerce et l'Association des citoyens, afin de donner plus de poids à nos arguments. Votre idée est très bonne, et je vous en remercie.

M. Skoberg: Je suis certain que vous méritez des félicitations pour vos efforts conjoints. Merci, monsieur le président.

Le président: Monsieur Trudel.

M. Trudel: Monsieur le président, j'ai écouté avec intérêt le mémoire qu'a présenté M. Duncan, ainsi que les explications qu'il a données ce matin. Toutefois, il me vient une chose à l'esprit. D'après ce qu'il a dit des gisements de minerai à exploiter et de la proximité de la frontière du Québec, il est évident que la plus grande partie de la route se trouverait en territoire québécois. Vous avez parlé d'une route de 180 milles, dont 15 seulement seraient à Terre-Neuve. Est-ce que vous êtes mis en rapport, monsieur Duncan, avec le

[Text]

of Industry, Trade and Commerce or the road department in Quebec as to their planning or their projections in this respect?

Mr. Duncan: Our Committee has not, but I made a visit to Quebec Cartier and I had the understanding from them that the Quebec department had visited them to look into their proposals for expansion as they had indicated an interest in building a road into Gagnon. I think, in fact, the Liberal Party of Quebec during the last election promised a road within two years which, of course, did not come about because they lost the election, but then, again, it might have been good for two more elections in any case.

I would say that although we have not made any representation, I am sure Quebec Cartier have. They have been pushing for a road into Gagnon for some time and the Quebec government is well aware of this and they have shown an interest. The route I have shown on our sketch is, in fact, the route that was gone over with the Quebec departmental officials along with Quebec Cartier engineers. They looked over this area and said, "This is a possible and feasible route into the town". They are already considering this 90-mile stretch into Gagnon as a feasible development and certainly with the proposed developments that Quebec Cartier are talking about—I have to be a little careful here—I am optimistic that this will come about.

Mr. Trudel: I certainly appreciate your answer, but have you had any direct contact? This is the point I was trying to make.

Mr. Duncan: No, not with the Quebec department.

Mr. Trudel: Were you aware, sir, that there is a gentleman who has been appointed from the Department of Industry, Trade and Commerce. I think it certainly would be worth your while to make your representations as well as your thoughts as stated in your brief known to him. They have a resident whom we met in Sept-Îles and he is just as anxious as you people to see this thing come to a satisfactory conclusion. I think you certainly would gain by having some contact. I am not trying to direct you in any way, but I think they are striving for the same aims as you are on the face of what they have told us as they have made some representations to us in other areas.

Mr. Duncan: This is very true and I think this might be our next step. We thought in

[Interpretation]

ministère de l'Industrie et du Commerce ou avec le ministère de la Voirie du Québec pour savoir quels étaient leurs projets ou leurs prévisions à cet égard?

M. Duncan: Notre comité ne l'a pas fait, mais je me suis rendu à la *Québec Cartier*, qui m'a laissé entendre que le ministère québécois lui avait rendu visite pour étudier ses propositions relatives à l'expansion, étant donné qu'elle avait manifesté de l'intérêt dans la construction d'une route qui irait jusqu'à Gagnon. En fait, je pense que le parti libéral du Québec avait promis, aux dernières élections, de construire une route dans les deux ans—ce qui, bien sûr, ne s'est pas fait, puisqu'il a perdu les élections. De toute façon, l'argument aurait pu servir pour deux autres campagnes électorales.

Bien que nous n'ayons pas présenté de plaintes, je suis certain que la *Québec Cartier* l'a fait. Il y a pas mal de temps qu'elle insiste pour avoir une route jusqu'à Gagnon; le gouvernement québécois est au courant, et il a manifesté un certain intérêt à la question. La route que je vous ai montrée sur notre plan est en fait celle qu'ont étudiée les fonctionnaires provinciaux du Québec en collaboration avec les ingénieurs de la *Québec Cartier*. Ils ont examiné la région et ont déclaré que c'était une route possible jusqu'à la ville. Ils considèrent déjà comme possible cet embranchement de 90 milles jusqu'à Gagnon, et, avec les projets d'expansion de la *Québec Cartier*—je dois user d'un peu de prudence ici—j'ai confiance que la chose va se réaliser.

M. Trudel: Je vous remercie de votre réponse. Mais avez-vous eu des contacts directs? C'est ce que je voulais savoir.

M. Duncan: Non, pas avec le ministère de la province du Québec.

M. Trudel: Saviez-vous, monsieur, qu'un délégué a été envoyé du ministère de l'Industrie et du Commerce. Je pense qu'il serait fort utile que vous lui fassiez connaître vos plaintes, ainsi que votre façon de penser telle que vous l'avez exprimée dans votre mémoire. Il y a un délégué qui habite à Sept-Îles, et dont nous avons fait la connaissance. Il est tout aussi soucieux que vous de voir se réaliser ce projet de façon satisfaisante. Je suis certain que vous avez tout à gagner en vous mettant en rapport avec lui. Je ne veux pas vous donner de directives, mais je pense que ces personnes ont les mêmes objectifs que vous, d'après ce qu'elles nous ont dit lorsqu'elles nous ont présenté des plaintes à d'autres égards.

M. Duncan: C'est très juste, et je pense que ce sera notre prochaine tentative. Nous avons

[Texte]

view of the fact you people were coming in there this would be our first presentation. Anything we can do to follow up our presentation, will be to our advantage. If they are willing to meet with us, I am sure we will be only too happy to talk to them to see what we can do to speed up this matter.

Mr. Trudel: The other aspect of your presentation—I think this was touched upon and although this was not in your brief it was raised by other members of the Committee—in talking about either food cost or transportation of passengers, have you inquired at any time—Mr. Hanley partially answered the question, but I am trying to assess in my mind—about the possibility now that the facilities exist of using this on a mixed train operated by a different company over the same facilities that you now have? This would certainly change a lot of the aspects that you have presented to us. Have you explored this at all in any way?

Mr. Duncan: No, actually our committee was formed quite recently, a little over a month ago. I am afraid that we have not gone into in depth a lot of these things, but it is a point well taken and I am sure it is something we could look into in more detail.

Mr. Trudel: If you will allow me, Mr. Chairman, we have found in certain areas that although the operating company does not own the road bed they have been able to perform a service for a certain population in a given area where they did not have other services and this has worked out satisfactorily on a usage fee or rental basis. Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Duncan: To a degree, this is already taking place with the Carol Lake Railway, Q.N.S. & L. and with Wabush Iron, also, in the use of the Q.N.S. & L. rail service to haul their ore out of this area.

The Chairman: Are there any other questions, gentlemen? Mr. Breau.

Mr. Breau: On the question of air service and air rates, have you ever asked Quebecair or EPA or have they offered to you the cost per mile of operation to come here compared to others?

[Interprétation]

pensé que, puisque vous veniez ici, ce serait notre première tentative. Tout ce que nous pourrions faire pour y donner suite jouera en votre faveur. Si ces personnes veulent bien nous recevoir, nous serons très heureux d'aller nous entretenir avec elles du moyen de hâter les choses.

M. Trudel: En ce qui concerne l'autre aspect de votre exposé—je crois que l'on a abordé la question, et, bien qu'elle ne figure pas dans votre mémoire, d'autres membres du Comité en ont parlé—et relativement au coût de la nourriture ou du transport des voyageurs, vous êtes-vous renseignés—M. Hanley a déjà répondu en partie à cette question, mais j'essaie d'évaluer les choses mentalement—sur la possibilité, maintenant que vous avez les installations nécessaires, d'utiliser cela dans un train mixte exploité par une autre compagnie avec les installations que vous avez maintenant? Cela changerait certainement beaucoup de choses aux divers aspects que vous avez mentionnés. Est-ce que vous avez fait des démarches dans ce sens?

M. Duncan: Non. En fait, notre comité a été constitué assez récemment, il y a un mois à peine. Nous n'avons pas encore étudié en profondeur bon nombre de ces problèmes, mais vous avez certainement raison, et c'est une question que nous pourrions étudier plus en détail.

M. Trudel: Avec votre permission, monsieur le président, nous avons constaté que dans certaines régions, bien que la compagnie qui se livre à l'exploitation ne soit pas propriétaire de la superstructure, elle a pu assurer un service pour une certaine population dans une région donnée où il n'y avait pas d'autres services, et cela a donné des résultats satisfaisants, sur le principe de la location. Merci, monsieur le président.

M. Duncan: Dans une certaine mesure, cela se fait déjà dans le cas de la *Carol Lake Railway*, de la *Quebec North Shore and Labrador*, et aussi de la *Wabush Iron*, qui utilise le service de chemin de fer de la *Quebec North Shore and Labrador* pour transporter son minerai de fer en dehors de la région.

Le président: Y a-t-il d'autres questions, messieurs? Monsieur Breau?

M. Breau: Relativement au service et au tarif aériens, avez-vous jamais demandé à la Québecair ou à l'*Eastern Pacific Airlines*, ou vous ont-elles donné, le chiffre du coût de l'exploitation par mille du service aérien jusqu'à ce point, par rapport aux autres?

[Text]

Mr. Duncan: Per passenger mile sort of thing?

Mr. Breau: Yes.

Mr. Duncan: No, we do not have details on that.

Mr. Breau: If we were to use the 1,000 miles from St. John's to Montreal as an example, when you compare this do you not agree we would have to compare the cost as well?

Mr. Duncan: You are thinking of the saturation rates.

Mr. Breau: I do not know. I would like to know if you ever asked them or if they ever made this public. In other words, I would like to find out if they are exploiting you or if it is costing them too much money.

Mr. Duncan: No, other than comparing the actual rates we are charged with rates elsewhere in Canada, we have not done any in-depth studies as to the saturation rate on the railroad or how much it costs to move people in and out of this particular segment of their traffic.

Mr. Breau: Thank you.

The Chairman: Are there no other questions, gentlemen? Mr. Howe.

Mr. Howe (Wellington-Grey): Mr. Chairman, I would like to ask one question of the witness in connection with his transportation problems. If you were to list them first, second and third in primary importance, would you consider an improvement in one aspect, roads, air service or rail transport, would look after most of your problems?

Mr. Duncan: I would say that for the most part the majority of people would be interested in getting the highway in here, a road service into the area.

Mr. Howe (Wellington-Grey): That was what I felt. Of course, coming from a highly developed or industrialized and populated area of Ontario I do know that since our road system has become so good, so fast and so efficient, it has been difficult for the other carriers to continue to operate at a profit in those areas and I would imagine the same thing would hold true here. If you get the good highway you are hoping to have in this area sometime in the near future, it would solve a great many of your problems.

[Interpretation]

M. Duncan: Voulez-vous parler du mille par passager?

M. Breau: Oui.

M. Duncan: Non, nous n'avons pas de détails à ce sujet.

M. Breau: Si nous prenons comme exemple les 1,000 milles entre St. John et Montréal, ne pensez-vous pas que, lorsqu'on établit une comparaison il faudrait comparer les coûts?

M. Duncan: Vous pensez aux taux de saturation.

M. Breau: Je ne sais pas. Je voudrais savoir si vous avez déjà posé la question à ces compagnies, ou si elles ont publié des chiffres? Autrement dit, je voudrais savoir si elles vous exploitent ou si l'exploitation leur coûte trop cher.

M. Duncan: Non, sauf pour ce qui est de comparer le prix que l'on vous fait payer aux taux appliqués ailleurs au Canada, nous n'avons pas étudié en profondeur le taux de saturation des chemins de fer, ni le coût du service qu'ils assurent ici pour les voyageurs.

M. Breau: Merci.

Le président: N'y a-t-il pas d'autres questions, messieurs? Monsieur Howe?

M. Howe (Wellington-Grey): Monsieur le président, je voudrais poser une question au témoin au sujet des problèmes de transport. En les plaçant par ordre d'importance, dans lequel des trois secteurs suivants—routes, service aérien ou transport ferroviaire—pensez-vous qu'une amélioration aurait le plus de chances de résoudre la plupart de vos problèmes?

M. Duncan: Je pense que la plupart des gens aimeraient que l'on construise une route jusqu'ici.

M. Howe (Wellington-Grey): C'est bien mon impression. Venant moi-même d'une région très peuplée et industrialisée de l'Ontario, je sais bien que depuis que notre réseau de routes s'est tant amélioré, et est devenu si rapide et si efficace, il est difficile aux autres moyens de transport de continuer une exploitation rentable dans ces régions, et je suppose que la même chose se produirait ici. Si vous obteniez la bonne route que vous espérez avoir bientôt dans cette région, cela résoudrait bon nombre de vos problèmes.

[Texte]

Mr. Duncan: I would say that psychologically the majority of the people here still feel isolated from the rest of Canada and until such time as we get a road in here that feeling will persist. Due to the lack of a road we get a fairly large turnover and I am sure that people would mentally settle in much better if there were a road service which would enable them to get out on the weekend and travel to the next town to participate in some inter-community sports activities and so forth. We cannot do the things we were used to doing in other parts of Canada without any degree of cost. In other parts of Canada we could get in the car and take a group of people to curl, play baseball or play hockey, and there would be no problem, but when you have to take an aircraft and arrange for charter flights, it is rather frustrating.

Mr. Howe (Wellington-Grey): In other words, Mr. Chairman and Mr. Duncan, one of your big problems is the social problem?

Mr. Duncan: To some extent, yes. I must also point out, of course...

Mr. Howe (Wellington-Grey): That is a wrapped up in the economic problem too?

Mr. Duncan: Economically the possibilities are there. If you put \$40 million into the road you are looking at \$15 billion worth of ore in the Mount Wright area alone with probably another \$35 billion or \$40 billion in this area, so it would be worth the investment. Also the federal government collects \$10 million worth of income tax from this area every year, one-third of which goes back to the provinces and, of course, the federal tax from the profit of the companies probably would pay for that road in one year.

Mr. Howe (Wellington-Grey): Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Duquet.

Mr. Duquet: Mr. Chairman, I would like to ask the witness about the comparison of cost between Labrador City and St. John's and St. John's and Montreal. Would you have an idea of the volume of traffic using those airplanes from Labrador City to St. John's either monthly or yearly and have you asked for figures from the company on the volume of traffic from St. John's to Montreal? I understand the volume of traffic has a large influence on the cost.

[Interprétation]

M. Duncan: Je dirais que psychologiquement, la plupart des gens d'ici se sentent encore isolés du reste du Canada, et jusqu'à ce que nous ayons une route, ce sentiment d'isolement persistera. A cause de l'absence de route, il y a beaucoup de gens qui quittent la région, et je suis certain que les gens s'adapteraient beaucoup mieux s'il y avait une route et qu'ils pussent se rendre jusqu'à la ville voisine en fin de semaine pour participer à des événements sportifs entre localités, et ainsi de suite. A moins de payer assez cher, nous ne pouvons faire ce que nous avons l'habitude de faire ailleurs au Canada. Ailleurs, nous partions en voiture avec un groupe de gens pour aller participer à des joutes de curling, de baseball ou de hockey, et cela ne posait aucun problème; mais lorsqu'il faut prendre l'avion et organiser un vol nolisé, c'est plutôt ennuyeux.

M. Howe (Wellington-Grey): En d'autres termes, monsieur Duncan, l'un de vos grands problèmes est d'ordre social?

M. Duncan: Oui, jusqu'à un certain point. Je dois aussi signaler, bien sûr...

M. Howe (Wellington-Grey): Tout cela se rattache aussi au problème économique?

M. Duncan: Du point de vue économique, les possibilités sont là. Si l'on dépense 40 millions de dollars pour une route, il ne faut pas pendre de vue qu'il y a pour 15 milliards de dollars de minerai dans la seule région de Mount Wright, et pour 35 ou 40 milliards dans notre région. Ce serait donc un placement profitable. De plus, le gouvernement fédéral perçoit chaque année 10 millions de dollars d'impôt sur le revenu dans cette région; un tiers de cette somme est remis aux provinces; et, bien entendu, l'impôt fédéral perçu sur les bénéfices des sociétés suffirait sans doute à payer la construction de cette route en une année.

M. Howe (Wellington-Grey): Merci, monsieur le président.

Le président: Monsieur Duquet.

M. Duquet: Monsieur le président, je voudrais demander au témoin de nous donner une comparaison des coûts du service entre Labrador City et St. John d'une part, et entre St. John et Montréal d'autre part. Avez-vous une idée du nombre de personnes qui, par mois ou par an, utilisent ces avions entre Labrador City et St. John, et est-ce que vous avez demandé à la compagnie de vous fournir des chiffres sur le volume du trafic entre St. John et Montréal? Je crois comprendre que le volume du trafic a une grande influence sur les coûts.

[Text]

Mr. Duncan: I think you are right, but on the smaller airlines their efficiency of operation might be somewhat lower than Air Canada. One of our people wrote a letter to Don Jamieson's office complaining about this and one of the letters we received in reply from the CTC stated that in view of the fact they are competing with Air Canada they have to lower their rates in order to get any business. This is indicative of the fact that if they can do it there perhaps they also could do it here.

Mr. Duquet: Thank you.

Mr. Nesbitt: I have a supplementary, Mr. Chairman. You would like Air Canada to come in here, though, would you not?

Mr. Duncan: I think that would be very acceptable to all of us, sir.

The Chairman: If you will allow me, I would like to make an announcement. I know it is hard for some of those people facing us to hear. If you would care to join those sitting at the left I am sure you will be able to hear very well. We would like all of you to hear everything that is said so we will allow you a few minutes if you care to move.

Mr. Corbin.

Mr. Corbin: Mr. Chairman, the cities of Wabush and Labrador exist by the very virtue that there are mines to be exploited here and some people were willing to come up here to exploit those mines—I am talking about the companies. I wonder to what extent the companies established here are backing up your demands. Are they supporting you in this brief, and if so, to what extent?

Mr. Duncan: We did not go to the companies when we wrote this brief. Some of the things we have said in the brief are, in fact, derogatory to the companies, but over-all I would say that the Iron Ore Company has been aware of its responsibility to the people in the area to a large extent. This is evidenced by the fact that the company has supported and instituted a great number of sports facilities for the town. It has installed a ski hill, a curling rink and an arena.

There have been talks between the three companies involved of getting together on this and with a certain degree of tax relief, perhaps, the companies would put in the road, but we have not attempted to put the companies on the spot prior to this hearing.

[Interpretation]

M. Duncan: Je pense que vous avez raison, mais l'efficacité d'exploitation des lignes aériennes peu importantes est moindre que celle d'Air Canada. L'un de nos représentants à écrit à Don Jamieson pour se plaindre de ce fait, et dans l'une des réponses que nous avons reçues de la Commission canadienne des transports, ou déclarait qu'étant donné qu'elles sont en concurrence avec Air Canada, il leur faut diminuer leurs taux pour soutenir cette concurrence. Cela prouve que si elles peuvent le faire ailleurs, elles pourraient peut-être aussi le faire ici.

M. Duquet: Merci.

M. Nesbitt: J'ai une question supplémentaire, monsieur le président. Vous aimeriez bien qu'Air Canada assure un service ici, n'est-ce pas?

M. Duncan: Je pense que nous en serions tous heureux, monsieur.

Le président: Avec votre permission, j'ai quelque chose à dire. Je sais qu'il est difficile pour certaines personnes en face de nous d'entendre. Si ces personnes voulaient aller s'asseoir du côté gauche, je suis certain qu'elles entendraient très bien. Nous voudrions que tout le monde entende tout ce qui se dit, et nous allons donc vous donner un moment pour vous déplacer.

Monsieur Corbin.

M. Corbin: Monsieur le président, les villes de Wabush et de Labrador City doivent leur existence à ce qu'il y a des mines à y exploiter, et à ce que certaines personnes ont bien voulu venir se livrer à cette exploitation. Je veux parler des entreprises. Je me demande jusqu'à quel point les entreprises établies ici appuient vos requêtes. Est-ce qu'elles appuient votre mémoire, et dans quelle mesure?

M. Duncan: Nous n'avons pas consulté les entreprises lorsque nous avons préparé ce mémoire. Certaines des choses que nous disons dans le mémoire vont en fait contre les intérêts de ces entreprises, mais je dirais que, dans l'ensemble, l'*Iron Ore Company* est consciente de ses obligations envers la population de la région. La preuve en est que l'entreprise a encouragé et permis la construction d'un grand nombre d'installations sportives pour la ville. Elle a installé une pente de ski, un terrain de curling et une patinoire couverte.

Les trois entreprises en cause ont parlé de s'associer dans ce projet, et, peut-être, si elles pouvaient obtenir des dégrèvements d'impôt, de construire la route elles-mêmes. Mais nous n'avons pas essayé de mettre les entreprises au pied du mur avant cette audience.

[Texte]

Mr. Corbin: Are you aware that the companies have been in contact and in active discussion with the provinces to get, like you say, this relief to build or complete some of the roads.

Mr. Duncan: I know that there have been some discussions on this but I am not aware of just what direction they took.

Mr. Corbin: That is all, Mr. Chairman.

Mr. Skoberg: I have a supplementary. I am wondering, with the consist or makeup of your city here, just what tax structure you operate under insofar as the company contributing to your taxation system here to provide improvements for the area under your City administration? His Worship, the Mayor, would possibly like to answer.

Mr. Duncan: I think the Mayor might be able to answer that better than I can.

Mayor Hogan: Our method of arriving at a budget is very unique up here in that, first of all, we arrive at a year of planned action, put a price tag on it and thereby establish what our expenditures are going to be. Then we look at what our taxes are going to be, see what the difference is, approach the company and get a grant for the balance.

Mr. Trudel: May I ask His Worship if he has patented that right because I would like to use it back home?

The Chairman: Are there any other questions, gentlemen?

Mr. McGrath: I have a supplementary question, Mr. Chairman. I offer this as a serious suggestion because this is a very excellent brief and there are a number of things in here of a provincial nature.

I note that one of the main contenders for the premiership of Newfoundland will be in Labrador City to-day and I understand that the other main contender, Premier Smallwood, will be here next week, and I merely offer as a suggestion that this brief be presented to both these gentlemen.

Mr. Duncan: Mr. McGrath's point is well taken.

Mr. Howe: I have a further question, Mr. Chairman. I was rather interested in the suggestion that the formulae for financing that has been employed and is the most popular is the one-third three-way split. I was just wondering what the proposal is. Do you have in mind one-third in the Iron Ore Company of Canada, one-third the provincial and one-third the federal?

[Interprétation]

M. Corbin: Savez-vous que les compagnies ont entamé des discussions actives avec les provinces pour obtenir ce dégrèvement de taxes afin de construire ou d'achever certaines routes?

M. Duncan: Je sais qu'il y a eu des discussions à ce sujet, mais quel a été le résultat de ces discussions je n'en sais rien.

M. Corbin: C'est tout, monsieur le président.

M. Skoberg: Je me demande, avec la composition de vos villes ici, quelle structure d'imposition fiscale avez-vous en ce qui concerne la contribution de ces compagnies aux impôts?

M. Duncan: Peut-être que le maire pourrait nous donner des détails.

M. Hogan: Notre façon d'établir le budget est quelque chose très spécial. Nous avons planifié les dépenses de l'année, nous avons décidé des montants dont nous avons besoin, ensuite nous établissons les taxes. Nous voyons quelle est la différence et nous demandons à la compagnie de nous donner un octroi pour le solde.

M. Trudel: Je voudrais demander à Son Honneur s'il a un brevet pour ce droit, car je voudrais moi-même l'utiliser chez moi.

Le président: Avez-vous d'autres questions, messieurs?

M. McGrath: Une question supplémentaire, monsieur le président. Il s'agit d'une suggestion sérieuse de ma part, car nous avons devant nous un très bon mémoire, et il y a plusieurs choses qui sont de compétence provinciale. Par exemple je remarque qu'un des candidats au poste de premier ministre de Terre-Neuve est parmi nous aujourd'hui, et je crois savoir que le premier ministre, M. Smallwood, sera devant nous la semaine prochaine. Je propose donc que ce mémoire soit présenté à ces deux messieurs.

M. Duncan: L'idée de M. McGrath ne semble excellente.

M. Howe: Une autre question, monsieur le président. J'ai constaté que la formule de financement qui rencontrait votre faveur était celle des trois tiers. Un tiers provenant de la Société Iron Ore, un tiers de la province, et un tiers du gouvernement fédéral. C'est à ce système que vous avez fait allusion?

[Text]

Mr. Duncan: This is what that alludes to. I was also worked in other parts of Canada. In actual fact, when we built the road into our operation in the Elliot Lake area the federal government picked up 40 per cent.

Mr. Nesbitt: I have one supplementary, Mr. Chairman. So that we will have something on the record to go on before any other figures come in, could either of the witnesses give us an idea how much it costs to ship by rail a passenger car, say a Pontiac or a Plymouth, in here from Seven Islands?

Mr. Duncan: We have not a railroad expert here but I believe it is \$49 one way—although this is presently being picked up once a year by the company.

Mr. Hogan: On a point of clarification, the company does give a travel allowance to their employees and they on return from their vacations, they will pick up a portion of the money they spend on bringing their automobiles back. They do not make this available to everybody, just their employees.

Mr. Skoberg: This is under the air service portion of your brief. You are saying that you have been told "that this situation will be alleviated by the installation of ground controls to be completed in 1971". Do you have in writing that this is going to happen?

Mr. Duncan: I believe this was a verbal explanation when we were in Ottawa discussing this with Don Jamieson. The work is under way, it is lined up and this is the scheduled date for its completion.

Mr. Skoberg: And does the runway running one direction only have any adverse effect on air traffic in and out of this City?

Mr. Duncan: I would say very, very little, we do get some cross winds but with the larger aircraft it does not affect them to that degree.

The Chairman: If there are no other questions, gentlemen, I would like to thank his Worship, the Mayor and Mr. Duncan for their well prepared briefs and the way that they answered questions of the members of Parliament. Mr. Mayor, do you have anything to add before you leave?

Mayor Hogan: Just that we have been under the impression that we would be allowed a short summary at the end of our presentation and, with your permission, Mr. Burgess has accepted to do this. Can we have a few more minutes of your time?

[Interpretation]

M. Duncan: C'est exact. J'ai travaillé dans d'autres régions du Canada, par exemple dans la région d'Elliot Lake lorsqu'une route a été construite. Le gouvernement fédéral a assumé 40 p. 100 des frais.

M. Nesbitt: Une question supplémentaire, monsieur le président. L'un des témoins peut-il nous donner une idée du coût éventuel du transport d'ici à Sept-Îles d'une voiture Pontiac ou Plymouth?

M. Duncan: Nous ne sommes pas des experts en chemins de fer, mais il me semble que c'est de l'ordre de \$49 par voyage, bien que la compagnie transporte la voiture gratuitement une fois l'an pour les vacances.

M. Hogan: La compagnie assure le transport pour ses employés et rembourse l'employé d'une certaine partie de ses frais de transport à l'occasion de ses vacances. Ceci n'est pas mis à la disposition de tout le monde, mais des employés de la compagnie seulement.

M. Skoberg: Je vois que dans la partie de votre mémoire concernant le transport aérien vous dites que la situation pourrait être améliorée ou sera améliorée par l'installation d'instruments sur le terrain. Êtes-vous sûr que ces installations seront faites et seront terminées en 1971?

M. Duncan: C'est ce que m'a assuré le ministre des Transports, M. Don Jamieson, lorsque nous étions à Ottawa. Les installations sont en cours et devraient être terminées pour cette date.

M. Skoberg: La piste n'ayant qu'une seule direction, est-ce que cela aura un effet néfaste pour le trafic aérien?

M. Duncan: Oh, très peu d'effets, nous avons quelques vents contraires mais cela ne touche pas les gros avions.

Le président: Pas d'autres questions, messieurs? Je remercie Son Honneur le maire et monsieur Duncan de l'excellent travail, de leur magnifique mémoire si bien préparé et d'avoir bien voulu répondre avec tant de pertinence aux questions des différents députés. Monsieur le maire, avez-vous quelque chose à ajouter avant de nous quitter?

M. Hogan: On nous avait laissé entendre que nous pourrions faire un court résumé à la fin de notre mémoire. Est-ce que nous pourrions revenir là-dessus?

[Texte]

The Chairman: Yes.

Mr. Hogan: Thank you.

The Chairman: I would call upon Mr. Burgess, who has a few remarks to add.

Mr. Thomas Burgess (M.L.A. Labrador West): Ladies and gentlemen and honourable members of this Committee, I was involved in the preparation of the brief which has just been presented to this Standing Committee. I will not deal with the mechanics of the brief but I would like to make a brief summation of the matters involved in the brief in order to make the Committee aware of what prompts the citizens of Labrador City and Wabush and Labrador in general to react in the manner that we have to the visit of this Standing Committee.

I have listened this morning to a discussion on roads, a discussion on airlines and a discussion on railways and, briefly, the effect this has on the cost of consumer items and goods in the area. We have been informed that television and radio does not come under the jurisdiction of this Committee. It is very unfortunate because this is a very frustrating issue as far as the residents of Labrador West are concerned. I sincerely hope that some of the ideas that may have been presented to the members, independently or privately, will be carried to the Canadian Broadcasting Corporation, whose only function in this area has been to provide scheduling of programming and the type of programming that we get in here, since the facilities to transmit television in the area have been provided by the companies with no investment on the part of either provincial or federal governments. And I must say that the CBC are doing a pretty poor job on the type of programming they are giving us.

On the matter of roads, as the Chairman of the Committee stated, psychologically the people here in Labrador West certainly do feel isolated. We feel so isolated, as a matter of fact, that sometimes we wonder if some of the honourable members present at this sitting are even aware that we are in existence at all. Now the honourable Mr. McGrath put a number of questions to the Chairman this morning, one of them being: had we made representations to the federal government on the transportation subsidy, the Bill that was passed in the House recently, as to why Labrador was not included? As Mr. Duncan stated, this Committee has not been in being all that long, but one thing I do say is that it is the concept of government, as I know it and I am sure as a lot of other people in this

[Interprétation]

Le président: Oui.

M. Hogan: Merci.

Le président: Monsieur Burgess a quelques mots à ajouter. Pouvez-vous le faire maintenant.

M. Thomas Burgess (député provincial, Labrador-Ouest): Mesdames et messieurs, honorables membres du Comité. Je suis membre du comité qui a présidé à la rédaction du mémoire qui vous a été présenté et je ne parlerai pas de la façon dont on s'y est pris pour le rédiger. Mais les questions qui ont été soulevées par ce mémoire vont faire l'objet d'un bref résumé de ma part afin que le comité se rende compte de ce qui a poussé les habitants de Wabush et de Labrador City en général, à réagir de la façon dont nous avons réagi devant le comité permanent. Ce dont nous avons parlé ce matin.

J'ai écouté les discussions sur les routes, sur les transports aériens et sur le transport par rail, ce sont les effets que tout cela a sur le prix des biens de consommation dans la région. On nous dit que la télévision et la radio ne relèvent pas du mandat du comité. C'est malheureux. C'est une question très décevante pour les habitants de l'Ouest du Labrador. J'espère que certaines des idées qui ont été présentées dans le mémoire seront retransmises à la société Radio-Canada, dont la seule fonction dans cette région a été de fournir une programmation, et le genre de programmation que nous obtenons ici, au moyen des installations régionales de transmission de télévision fournies par la compagnie sans que le gouvernement fédéral ou le gouvernement provincial aient à dépenser un sou. La Société Radio-Canada a fait un piètre travail au point de vue de la programmation dont nous jouissons.

Au point de vue des routes, psychologiquement la population de l'ouest du Labrador se sent isolée. Nous nous sentons si isolés en fait, que quelquefois nous nous demandons si les députés ici présents se rendent compte que nous existons. Monsieur McGrath a posé plusieurs questions au président ce matin. L'une d'entre elles était celle-ci: «Avez-vous formulé des demandes au gouvernement fédéral à propos des subventions au transport ferroviaire, et en regard du bill qui a été adopté récemment et pourquoi le Labrador en a-t-il été exclu?» Monsieur Duncan l'a dit, ce comité n'existe pas depuis longtemps, mais ce que je tiens à dire, et c'est l'idée que je me fais du gouvernement, c'est que nous avons un député fédéral à Ottawa pour s'occuper de nos intérêts. Et je suis sûr que M. McGrath...

[Text]

area know it; is to have a federal member in Ottawa bring our point forward. I will grant that Mr. McGrath...

Mr. McGrath: Just to set the record straight—I am sure Mr. Burgess will allow me to interrupt in the interest of setting the record straight—what I did, and I repeat now, was to ask the witness if he was aware of the fact that the member for Grand Falls-White Bay-Labrador, Mr. Peddle, had moved an amendment to the Act in the House asking that Labrador be included and that the government refused to accept the amendment, excluding Labrador. Also, I went on to ask him had he, the witness, made any representation to the government. Now that is not quite the way I was quoted by Mr. Burgess.

Mr. Burgess: I was perfectly aware of that and I was just about to dwell on what you had said. However, I am sure we are all aware of the old saying that there are more ways of killing a chicken than one and if you do not get the proper reaction from government to a justified request there is always the newspapers. We are all aware of the fact that the only way you activate politicians is by public pressure, and these newspapers have not been used.

Our Provincial Premier, recently on a visit to Labrador, stated that if he were to receive a signed petition including every resident of Labrador, and he quoted it as being 33,000, he would not spend one cent—not one cent—to build a road into the Province of Quebec. He made this statement. Now we recognize, in respect of the road outlet which we are talking about to the North Shore of the St. Lawrence, that it is necessary to go through two provinces. On my recent trip to Ottawa was the one thing that really impressed me was not the authority that the federal government has but the authority that the federal government does not have.

With all this talk about a strong central government I feel that the federal government, with the assistance of the member who represents the area, should see sense in bringing together, under the auspices of the federal government, a meeting of minds of the provincial government of the Province of Newfoundland and provincial government of the Province of Quebec so that by means of some subsidy or financial assistance we could have this road outlet. I sincerely hope that in the forthcoming months that our member, as well as the other representatives from the House of Commons who are here today, will act on our behalf because if we do not receive the necessary action on this road there will be a

[Interpretation]

M. McGrath: Pour préciser, je suis sûr que monsieur Burgess me permettra de l'interrompre dans l'intérêt de l'exactitude de mes paroles, et je le répète, j'ai demandé au témoin s'il savait que le député de Labrador-Grand Falls-White Bay, M. Peddle, avait proposé à la Chambre un amendement demandant que Labrador soit inclus et que le gouvernement a refusé d'accepter cet amendement, excluant ainsi le Labrador. Et j'ai demandé au témoin si lui-même s'était adressé au gouvernement. Ce n'était pas tout à fait ce que m'a fait dire M. Burgess.

M. Burgess: J'étais tout à fait au courant. J'allais justement revenir là-dessus, mais tout le monde connaît le dicton, il y a plus d'une façon de tuer un poulet, et à propos de demandes justifiées, il y a toujours des journaux. Nous savons tous que la seule façon d'activer les hommes politiques c'est d'exercer des pressions de la part du public et que ces moyens n'ont pas été épuisés.

Une autre question a été posée à propos des déclarations faites par notre premier ministre provincial récemment en visite au Labrador, voulant que même s'il recevait une pétition signée par tous les habitants du Labrador, soit environ 33,000 habitants, il ne dépenserait pas un cent pour construire une route reliant le Labrador à la province à Québec. Et c'est ce qu'il a dit. Nous reconnaissons le fait qu'il est nécessaire que le tronçon routier au nord du St-Laurent traverse deux provinces et, là-dessus, lors de mon récent voyage à Ottawa, tout ce qui m'a réellement frappé ce n'est pas l'autorité que le gouvernement fédéral possède, mais plutôt celle qu'il n'a pas.

On parle beaucoup d'un gouvernement central fort, et j'estime que le gouvernement fédéral, avec l'aide des députés qui représentent la région, et qui devraient faire comprendre au gouvernement provincial de Terre-Neuve et au gouvernement provincial de Québec que sous l'auspice du gouvernement fédéral, cette route, moyennant une aide du gouvernement fédéral, doit être construite. J'espère qu'au cours des mois prochains notre député parlera en notre nom ainsi que les autres représentants et les membres de la Chambre des communes, car si nous n'avons pas cette route, il y aura plus d'une délégation qui se rendra à Ottawa, il y en aura des douzaines au cours de l'année et nous avons

[Texte]

lot more than one delegation going to Ottawa, there will be a dozen of them in the course of a year—because we intend to make our voices heard on this road issue.

Now on the matter of airlines, with the indulgence of this Committee I would like to give just two examples. I have received at my home literally dozens and dozens of letters over the past number of weeks referring to the type of service that we have been receiving from both the airlines which service this area.

One thing that really stands out in my mind is this. When I was in that airport a number of months ago there was a big sign on the Quebecair counter that they were very proud to announce the fact that they had reduced their rates by 17 per cent from Seven Island to Montreal. They were really proud to announce this fact to us. But if I choose to travel from Wabush via Seven Islands to Montreal I could not avail myself of that 17 per cent discount. As pointed out by the Chairman, the only reason that this discount from Seven Islands to Montreal was brought about was that they were in competition with Air Canada. What I want to know is this: What is wrong with the air space over Labrador; is it because of icebergs up there that it cost 17 per cent more to fly from Seven Islands to here?

I have a letter, if I may read it, from one of the residents here now addressed to whom it may concern. This is just one specific instance as far as Quebecair are concerned. This letter reads as follows:

The following incident happened to one or all members of my family since living in this area. In June 1963 we made reservations with Quebecair for a trip to Toronto with the knowledge that we would change to Air Canada in Montreal. The tickets were issued for this trip. On arrival in Montreal Air Canada had not heard of us. There were no reservations for us. After a very anxious time and much inconvenience to friends, who were to meet us, we finally made it to Toronto. The same thing happened in September 1966, June 1969 and August 1969. In August 1968, before leaving on a motor trip, we made reservations with Quebecair for a flight from Seven Islands to Labrador City. These were confirmed before we left on our trip. Because of past instances we decided to be on the safe side, so 10 days before our planned return we contacted Quebecair and had these reservations confirmed once again. Upon arrival at Seven Islands we were told that we had no reservations and as a

[Interprétation]

l'intention de nous faire entendre au sujet des projet de ce tronçon de route.

A propos des lignes aériennes, je voudrais donner trois exemple: j'ai reçu chez moi des douzaines et des douzaines de lettres ces dernières semaines à propos du service que nous donnent les deux compagnies aériennes qui desservent la région. Ces lettres font ressortir clairement les problèmes.

Une chose qui m'a abasourdi lorsque je me suis trouvé à cet aéroport, il y a quelques mois c'est de voir une grande enseigne au bureau de Québecair qui annonçait très clairement la réduction de son tarif de 17 p. 100 de Sept-Îles à Montréal. Ils étaient très fiers de l'annoncer, mais si je décide de voyager à partir de Wabush par Sept-Îles jusqu'à Montréal, je ne peux pas me prévaloir de cette réduction de 17 p. 100. La seule raison pour laquelle la réduction a été faite c'est que Québecair était en concurrence avec Air Canada. Ce que je veux savoir c'est ce qui ne va pas avec nos services aériens au-dessus du Labrador. Est-ce à cause des icebergs qu'il coûte 17 p. 100 de plus depuis Sept-Îles?

Il y a une lettre qu'on me permettra lire. Elle me vient d'un des habitants de Wabush et adressée à qui de droit. C'est encore au sujet précis de la situation créée par Québecair.

«Voici ce qui est arrivé à un ou l'autre des membres de ma famille depuis que nous sommes installés dans cette région. En juin 1963 nous avons fait des réservations avec Québecair pour nous rendre à Toronto sachant que nous changerions pour Air Canada à Montréal. Nous avons reçu des billets. En arrivant à Montréal, Air Canada n'était au courant de rien, il n'y avait aucune réservation faite pour nous. Après beaucoup de temps et bien des ennuis pour les amis qui devaient nous attendre, nous sommes finalement arrivés à Toronto. La même chose s'est produite en septembre 1966, en juin 1969 et en août 1969. En août 1968, avant de partir pour un voyage en automobile, nous avons fait des réservations avec Québecair pour un vol des Sept-Îles à Labrador City. Ces réservations avaient été confirmées. A cause des incidents qui s'étaient produits auparavant, nous voulions prendre toutes les assurances, de sorte que dix jours avant notre retour, nous avons pris contact avec Québecair

[Text]

result had to wait for two days before a flight was provided. In August 1969 on a return trip from Toronto via Seven Islands the same thing happened, even though we had a ticket right through. Quebecair denied any knowledge of our reservations. After a heated discussion between Air Canada and Quebecair a seat was provided.

Now this is just one classic example and I am sure there are literally hundreds more. A classic example, as far as Eastern Provincial Airlines are concerned, is that since the majority of this town has been laid off for four months I had occasion to be in Grand-falls three weeks ago. At this time a number of employees of the Iron Ore Company of Canada were being recalled and I tried to make a reservation on Eastern Provincial Airlines from Deer Lake and from Gander on August 22 and was told that the first available reservation I could have was on September 3. That was fine, I am a member of the House of Assembly. But there were workers who had been recalled and this meant that these people had to wait at least nine days. Who was going to make up the loss of earnings that these people lost for those nine days because Eastern Provincial Airlines did not have the facilities to provide the service that was necessary in order to do the job? I have maintained all along that they do not have the proper facilities; it is not our problem but Eastern Provincial Airlines' problem, and if they have not the facilities then let somebody in who can do the job and let them get out of the business.

Eatons ran out of magic wands a long time ago and I know that members of the House of Commons do not have any magic wands to wave to resolve all our problems overnight. We know that you cannot build a road overnight and we know that you cannot launch a satellite overnight. We recognize these facts. But we do recognize that there are various jurisdictions, federal and provincial. The federal responsibility, as far as we are concerned, rests particularly with airlines. Since we are paying a large amount of taxes in this area, since a lot of it goes into the federal coffers, if there is one area in which you could provide us with a decent service it is airlines and we want that decent service provided—and if it necessitates bringing Air Canada in here then we want to see Air Canada in here.

The honourable member, Mr. Trudel, asked the Chairman of the Committee if the com-

[Interpretation]

pour avoir la confirmation de ce vol ce qui a été fait. En arrivant aux Sept-Îles on nous a dit que nous n'avions aucune réservation et nous avons dû attendre deux jours avant de pouvoir prendre l'avion. En août 1969 revenant de Toronto à Sept-Îles, la même chose s'est produite, alors même que nous avions un billet pour le trajet Québecair. On niait connaître nos réservations. Après bien des discussions entre Québecair et Air Canada, on a fini par nous donner des places.

Il y a des centaines d'autres exemples que je pourrais citer. Et quant à Eastern Provincial Airways, comme l'activité dans cette région a cessé pendant quatre mois, j'étais à Grand Falls lorsqu'un grand nombre d'employés de la Compagnie Iron Ore ont été rappelés. J'ai voulu faire une réservation sur Eastern Provincial Airlines, de Deer Lake et de Gander le 22 août. On m'a dit que la seule réservation que je pouvais avoir c'était le 3 septembre. C'est très bien, je suis membre de l'Assemblée Législative. Mais il y avait des travailleurs qui avaient été rappelés, et cela voulait dire que ces hommes devaient attendre au moins neuf jours. Qui allait les indemniser pour ces neuf jours de travail perdus dû au fait qu'Eastern Provincial Airlines n'avait pas les avions nécessaires pour les ramener chez eux. J'ai toujours affirmé qu'ils n'ont pas, que la compagnie n'a pas le matériel adéquat. Ce n'est pas notre problème, c'est le problème de Eastern Airway; si elle n'a pas les ressources nécessaires qu'elle plie bagage et que d'autres assurent le service.

Eaton ne vend plus de poudre magique depuis longtemps, et je sais que les membres de la Chambre des communes n'ont pas de panacée universelle pour régler toutes nos questions d'un jour à l'autre. Nous savons qu'on ne peut pas construire une route du jour au lendemain, nous savons qu'il y a différentes juridictions fédérale et provinciale. La responsabilité fédérale, pour ce qui est de nous touche particulièrement les compagnies aériennes. Puisque nous payons beaucoup d'impôts et qu'un grand nombre de ces impôts vont au trésor fédéral, nous voulons que le service assuré soit adéquat et s'il est nécessaire, d'avoir les services d'Air Canada à Wabush.

M. Trudel, vous avez demandé si nous avions des requêtes à faire auprès de la Com-

[Texte]

munity had made representations to the Canadian Transport Commission on the various problems that were stressed here this morning? Well sir, I respectfully submit that the utopian theory of things is fine if you can get a whole community to set up their own committees and make representations to the various government bodies in order to bring about solutions to our problems. However, I am afraid that the average citizen is not that well orientated to realize the contribution that he can make by forming citizens' committees to make the governments aware of our problem. They look on it this way: they have a federal member and a provincial member; they expect me to bring out the problems that are provincial and they certainly expect our federal member to bring out the problems that are federal.

We touched on food prices and the high transportation cost, which in effect meant that the consumer was absorbing the high cost of this transportation when buying items from the retail outlets. The honourable Mr. Peddle is obviously aware—I am sure he must be aware—as well as the honourable Mr. McGrath, that two years ago there was a provincial royal commission established on food and drugs and this commission established that in Labrador we were paying 18 per cent more for our food and drugs on the average than they were paying in St. John's—and I am sure that St. John's prices are considerably higher than they are paying in Toronto or Ottawa. If you want any figures relative to the cost of food, this royal commission report is available. Instead of it being stacked away on a shelf and collecting dust perhaps Mr. Peddle would be kind enough on his next trip to St. John's to pick up a copy of that royal commission report, act accordingly as far as we are concerned, and bring out the fact that food and drugs are higher here. As I said, that report is available.

Mr. McGrath: Do you subscribe to the House of Commons Hansard, Mr. Burgess?

Mr. Burgess: I am afraid I do not.

Mr. McGrath: Do you read Hansard?

Mr. Burgess: No, I have not seen any...

Mr. McGrath: May I ask how you know what is going on in the House of Commons?

Mr. Burgess: Pardon?

[Interprétation]

mission canadienne des Transports. Je crois que c'est ce que vous avez dit. Si la collectivité s'était adressée à la Commission canadienne des Transports pour lui exposer les différents problèmes dont nous avons discuté ce matin, je vous dirais en toute déférence, qu'en théorie c'est très bien, si on peut obtenir de toutes les agglomérations de se constituer en associations pour présenter un mémoire et exposer leurs problèmes, mais j'ai bien peur que chacun des citoyens n'est pas aussi bien orienté et ne sait pas très bien comment procéder, et s'il est nécessaire de se constituer en association pour frapper à la porte du gouvernement. En fait nous avons un député fédéral et nous avons aussi un député provincial. Les gens s'attendent que moi, leur député, je les aide à régler les problèmes provinciaux, et il s'attendent certainement aussi à ce que le député fédéral aide à régler leurs problèmes.

Et maintenant lorsque nous parlions de la question du prix des aliments et des prix élevés du transport, ce qui veut dire que les consommateurs paient des prix plus élevés que la moyenne et même absorbent, les coûts du transport, M. Peddle sait très bien, et M. McGrath doit le savoir aussi, qu'il y a deux ans on a créé une Commission royale d'enquête sur les prix des médicaments, laquelle commission a établi qu'au Labrador, nous payions 18 p. 100 de plus pour les médicaments, qu'à Saint-Jean, et je suis sûr que les habitants de Saint-Jean paient des prix beaucoup plus élevés qu'à Toronto et à Ottawa. Si vous voulez des chiffres se rapportant aux frais des produits alimentaires, qu'on sorte ce rapport de l'armoire. M. Peddle et M. McGrath seraient bien avisés de prendre un exemplaire de ce rapport et d'extraire les données relatives aux prix supérieurs que nous payons. Ce rapport est à leur disposition.

M. McGrath: Puis-je poser une question? Monsieur Burgess, êtes-vous abonné au Hansard?

M. Burgess: Malheureusement pas.

M. McGrath: Lisez-vous le hansard?

M. Burgess: Je n'en ai jamais vu un exemplaire.

M. McGrath: Comment savez-vous ce qui se passe à la Chambre des communes?

M. Burgess: Pardon?

[Text]

Mr. McGrath: If you do not subscribe to Hansard how could you effectively know whether or not your representative was doing a job for you in Ottawa?

Mr. Burgess: Well, let me answer it in this manner, sir. When I was in Ottawa six weeks ago I did see copies of Hansard, when we were without gasoline and fuel oil here for eight weeks, and I saw a statement made by Mr. Peddle, about three lines long, on July 11, then I saw another statement, which was six lines long, made at the end of July...

The Chairman: Order please. I think we should leave politics out of this Committee.

An hon. Member: I agree.

The Chairman: We have been getting along very, very well and as I say; I think we should leave politics out of this.

Mr. Burgess: If I may be allowed to say, sir, I did not bring politics into it, I am stating the problems of the district.

Anyway, gentlemen, it is a pleasure to see you all here and I hope you will try to act on our behalf relative to the briefs that have been presented to you. We look forward to seeing you back here in the very near future. If not, we will be seeing you in Ottawa—because we will have many more delegations going there.

Mr. Peddle: Mr. Chairman, I think I probably understand a little bit more clearly the function of the gathering that we have here today. Now since up until the dying moments of Mr. Burgess' most passionate speech you permitted him to use this gathering here as a political platform, you can rest easy, I will not presume upon your good nature to do likewise—except to very briefly say that in respect of some of the quite swinging accusations that Mr. Burgess made I am prepared to meet him at any time in the proper place on any political platform—in Wabush, Labrador City.

Further, I have already invited Mr. Burgess to a live television discussion in Goose Bay on Saturday afternoon. I regret that those facilities are not available here. I will not go into any of the political aspects but, Mr. Chairman, I would ask your indulgence at this time. Because of the very commendable interest shown by Mr. Burgess in the affairs of not only his riding but the other parts of Labrador, I would ask you to accept the following motion: that Mr. Burgess be officially invited to join the Transport Committee for the balance of its tour into the Town of Schefferville and then on to Goose Bay.

[Interpretation]

M. McGrath: Si vous ne recevez pas le hansard, comment savez-vous effectivement si votre représentant fait son travail à Ottawa?

M. Burgess: Laissez-moi répondre à cette question. Lorsque j'ai été à Ottawa, il y a six semaines, j'ai vu des exemplaires du hansard, lorsque nous étions sans essence, et sans huile de chauffage depuis huit semaines. J'ai lu, les interventions de M. Peddle—4 lignes le 11 juillet, et plus tard 6 lignes à la fin de juillet ..

Le président: A l'ordre!... nous devrions passer outre à la politique dans ce Comité.

Une voix: J'approuve.

Le président: Jusqu'à présent nous nous sommes entendus très bien et je répète que nous devrions omettre la politique de ceci.

M. Burgess: Ce n'est pas moi qui fais de la politique ici. J'ai tout simplement relevé des faits qui touchent cette région. De toute façon, messieurs, c'est un plaisir pour moi de vous voir tous ici. J'espère que vous agirez en notre nom en fonction du mémoire qui vous a été présenté. Nous espérons bientôt vous revoir ici, et si non, nous nous reverrons à Ottawa, car il y aura d'autres délégations qui se rendront à Ottawa.

M. Peddle: Monsieur le président, je pense que je comprends un peu mieux la fonction de notre réunion aujourd'hui. Même si vous avez permis jusqu'aux derniers moments du discours passionné de M. Burgess de se servir de cette réunion comme d'une plate-forme politique, je ne ferai pas la même chose. Je n'abuserai pas de votre bonne volonté, mais je dirai cependant que certaines accusations générales faites par M. Burgess auront leur réponse de ma part sur n'importe quel podium de Wabush ou de Labrador City.

Et de plus, j'ai déjà invité M. Burgess à participer à une discussion télévisée à Goose Bay samedi après-midi. Je regrette que ces services ne sont pas à la disposition des résidents de Wabush. Je ne toucherai pas aux aspects politiques maintenant, mais monsieur le président, vous serez peut-être indulgent. Je vous félicite d'avoir permis à M. Burgess d'exprimer ses idées, et voici la motion que je fais: Nous devrions inviter M. Burgess à se joindre officiellement à la tournée du Comité pendant notre visite à Schefferville et à Goose Bay.

[Texte]

Mr. Burgess: Challenge accepted.

The Chairman: Is this the wish of the Committee? Does the Committee agree to Mr. Peddle's proposal?

Motion agreed to.

Mr. Trudel: Mr. Chairman, may I ask Mr. Burgess one or two questions, or is that in order? I assure you they will be very short, Mr. Chairman.

The Chairman: He has no brief, Mr. Trudel.

Mr. Trudel: All right. Thank you, Mr. Chairman.

Mayor Hogan: May we be excused now sir?

The Chairman: We will excuse the Mayor, Mr. Duncan and Mr. Burgess. Thank you very much, sir.

Our second brief is the Royal Canadian Legion and I would like to call upon Mr. Garnet Dunsmore. Will you come forward, Mr. Dunsmore?

Mr. Garnet Dunsmore (President, Royal Canadian Legion): Mr. Chairman, members of the Committee, ladies and gentlemen, you can see that the brief we have here is very, very short. I spent a few years in the service and was taught to make one's demands as short as possible. However, we want action on these. I will read them out so that everybody can hear them.

Number one, we want the Department of Transport to take over all airport facilities. The present conditions out here are like a pigpen. If you go out there you will find yourself walking into dirt up to your knees.

Number two; we want Air Canada to supply service from Montreal to and from Wabush and, at the same time, into St. John's. The present rates are much too high.

Thirdly, we want a federal office in this district. Now if we have anything to do with the federal government or want to know anything, we have to use mail, telegram or telephone. We would like an office in this district.

Four, in connection with railways, elsewhere a car can be checked on the train. If I am leaving Montreal and going to Vancouver

[Interprétation]

M. Burgess: Monsieur le président, j'accepte.

Le président: Le Comité est d'accord avec la proposition de M. Peddle?

D'accord.

M. Trudel: Puis-je poser quelques questions à M. Burgess? Mes questions seront courtes, je vous l'assure.

Le président: Il n'a pas de mémoire, monsieur Trudel.

M. Trudel: Je vous remercie monsieur le président.

M. Hogan: Pouvons-nous nous retirer?

Le président: Excusez-nous, M. Hogan. M. Duncan et M. Burgess, nous vous remercions. Notre deuxième mémoire est celui de la Légion Royale Canadienne et je demanderais à M. Garnet Dunsmore de s'approcher.

M. Garnet Dunsmore (président de la Légion royale canadienne): Monsieur le président, membres du Comité, mesdames et messieurs. Le mémoire que nous avons rédigé, comme vous le voyez tous, est très bref. J'ai passé quelques années dans les forces armées et on m'a toujours dit de faire des rapports aussi courts que possible. Mais nous voulons que des mesures soient prises à ce sujet. Je vais vous donner lecture du mémoire pour que chacun soit au courant:

1) Nous voulons que le ministère des Transports reprenne à sa charge toutes les installations d'aéroports. La situation actuelle est déplorable.

Si vous vous y rendez vous verrez qu'il vous faudra marcher dans la boue. Et vous en aurez jusqu'aux genoux.

2. Nous voulons qu'Air Canada assure le service, dans les deux sens, entre Montréal et Wabush, et jusqu'à St-Jean. Les tarifs actuels sont beaucoup trop élevés.

3. Ceci se rapporte particulièrement à vous, membres du gouvernement fédéral, nous voulons avoir des bureaux fédéraux dans notre région. Ainsi, lorsque nous voulons avoir des renseignements au sujet du gouvernement fédéral, nous devons nous servir du téléphone, du télégramme ou de la poste. Nous voulons des bureaux fédéraux dans notre région.

4. A propos des chemins de fer, lorsque je suis à Montréal et que je me rends à Vancouver, je peux faire transporter ma voiture par

[Text]

my car is taken on the same train as I am. We want to be able to do the same thing here.

Five, we have a railway here. We order a lot of frozen products for deep-freeze. What happens? It all lands up in Labrador City. Why can we not get it to the rightful common carrier, Wabush Lake Railway, and bring it to Wabush? We have refrigerator cars and I am sure the railway will handle it for us.

Six, we would like a triweekly service from here direct to Seven Islands and on this we would like the company to get some bud cars which would take us about four to six hours instead of 12 hours to get down to Seven Islands.

And seven, we would like a road. I do not care where they build it as long as we can get out of here and we are not isolated.

Gentlemen, just before I close and you start throwing questions at me, I would like to extend an invitation to the Standing Committee to come to the Legion tonight. I do not think anything else is planned for you. You are all welcome to our Legion, which is just over the hill here. Thank you.

The Chairman: Mr. Pringle.

Mr. Pringle: Mr. Chairman, thank you. That is a very concise brief, Mr. Dunsmore. It makes it real nice to be able to eliminate some of the rhetoric and to get down to brass tacks, as you say. On your first remark, you state that you would like DOT to take over all airport facilities. Could you clarify for the Committee what body or what joint bodies are now responsible for the administration of the airport?

Mr. Dunsmore: I do not know anything about the administration end of it but I do know that NCN operate the terminal building out there. DOT have their tower out there but I believe the same outfit which has the hotel and the shopping centre also owns the air terminal.

Mr. Pringle: Is this a private company or is it owned by the community or by the city or by joint cities or municipalities?

Mr. Dunsmore: It is a private company.

The Chairman: Mr. Corbin.

Mr. Corbin: What does NCN represent?

[Interpretation]

le même train que celui que j'utilise. Nous voulons obtenir le même service.

5. Nous avons un chemin de fer. Nous commandons beaucoup de produits congelés à conserver dans nos congélateurs. Ce qui arrive? Tout est déchargé à Labrador City. Pourquoi ne pouvons-nous pas obtenir que le chemin de fer Wabush Lake Railway transporte nos produits de Labrador City à Wabush? Nous avons des wagons réfrigérés, et je suis sûr que le chemin de fer peut le faire.

6. Nous voudrions obtenir un service trois fois par semaine de Wabush jusqu'à Sept-Îles directement. A ce sujet nous voudrions que la compagnie achète des autorails qui puissent faire le voyage jusqu'à Sept-Îles en 4 heures au lieu de douze.

7. Nous voudrions une route. Cela ne nous intéresse pas de savoir où elle passera, pour autant que nous puissions sortir d'ici et que nous ne soyons pas aussi isolés.

Messieurs, avant de terminer ce mémoire et avant de répondre à vos questions, je voudrais inviter tous les membres du Comité à se rendre à la Légion ce soir, je ne pense pas qu'on ait organisé une autre réception pour vous, alors vous êtes tous invités à la Légion ce soir. Merci.

Le président: Monsieur Pringle.

M. Pringle: Monsieur le président, merci. C'est un mémoire bien concis, monsieur Dunsmore, c'est magnifique et c'est très bien d'éviter toute la théorie pour en arriver aux faits, comme vous le dites.

A propos de votre première remarque, vous dites que vous voudriez que le ministère des Travaux publics prennent à sa charge toutes les installations des aéroports. Pouvez-vous dire au Comité quel est l'organisme présentement responsable de l'aéroport?

M. Dunsmore: Je ne sais pas qui s'occupe de l'administration, mais je sais que la NCN administre l'aérogare. Le ministère des Travaux, lors vous êtes tous invités à la Légion, mais je crois que c'est la même organisation qui est propriétaire de l'aérogare, de l'hôtel et du centre d'achats.

M. Pringle: Est-ce une compagnie privée ou est-ce la collectivité ou les deux administrations municipales qui sont propriétaires conjointement?

M. Dunsmore: C'est une société privée.

Le président: Monsieur Corbin.

M. Corbin: Qu'est-ce que représente NCN?

[Texte]

Mr. Dunsmore: Does anybody know what NCN actually stands for?

The Chairman: Mr. Mayor will come over and try to help the gentleman with his question.

Mayor Hogan: NCN own only the building and they lease the premises. The airport is privately owned by Northern Lands Limited, which is a joint venture between Wabush Iron Mining Company and the Iron Ore Company of Canada. It is administered through this company. I am not absolutely sure who owns it but I know that the Iron Ore Company of Canada through the Quebec North Shore and Labrador Railway, Wabush Iron Mining Company are all represented on this company. Does this clear the point?

Mr. Pringle: Your second remark was that you would prefer that Air Canada take over the services to and from Wabush, and you explain your reason as being with regard to air rates. Are you and your committee or the people with whom you are associated completely aware that the new government policy in Canada in all ten provinces is to endeavour to reorganize air transportation in Canada? I have to agree with you that it has been quite a bit like a dogs breakfast over the past number of years, partly because a lot of small companies have been trying to get going and, as you know, they have had some problems with the trunk lines. However, in the wisdom of those people responsible, they have decided that the trunk lines should be responsible for the trunk lines and that regions such as this area should be handled by regional air carrier. Do you not really want a good, real, honest upgrading of regional air carriers to the point that they can give you that service and those low rates?

Mr. Dunsmore: We do not care who comes in or who services it but at least give us a service and give us rates in line with the rest of Canada. This is all we are worried about. We are making a little bit of money or people think we are making money up here and we are just passing it right out to private enterprise and airlines and railways and what not.

Mr. Pringle: Then, in other words, your submission is not just that we try to persuade the powers that be to have Air Canada take over your aircraft.

Mr. Dunsmore: No, no. We do not want Air Canada alone to take over. We want another airline or two airlines in here to run some competition.

[Interprétation]

M. Dunsmore: Est-ce que quelqu'un sait ce que représente le sigle NCN?

Le président: Je pense que le maire va pouvoir vous aider.

M. Hogan: NCN n'est que le propriétaire des immeubles, et elle loue les locaux. L'aéroport est la propriété privée de Northern Lands Limited qui est détenue conjointement par Wabush Iron Mining Company et par Iron Ore Company of Canada. Il est administré par cette compagnie. Je ne sais pas qui est le propriétaire réel, mais je sais que Quebec North Shore & Labrador Railway et Wabush Iron Mining Company sont représentés au conseil d'administration de cette société.

M. Pringle: Vous dites dans votre seconde remarque que vous préféreriez qu'Air Canada reprenne à sa charge le service en partance et à destination de Wabush. Vous dites que la raison principale touche les tarifs actuels. Est-ce que votre comité ou les personnes qui en font partie sont véritablement conscients de la nouvelle politique fédérale dans les dix provinces canadiennes cherchant à réorganiser le transport aérien au Canada? Je conviens que jusqu'à maintenant cela a été vraiment très désorganisé surtout parce qu'un grand nombre de petites compagnies ont cherché à assurer leur exploitation et elles ont eu des difficultés, mais néanmoins, les autorités ont décidé que les grandes compagnies avaient la responsabilité des grandes lignes et que les régions telles que la vôtre devraient être desservies par des compagnies régionales. Est-ce que vous ne voulez pas vraiment une amélioration des transporteurs régionaux pour qu'ils puissent vous assurer ces services à des taux très bas?

M. Dunsmore: Peu importe qui donne ces services, pourvu que l'on ait un service sur lequel on puisse compter à un tarif raisonnable et qui corresponde à celui de l'ensemble du pays. C'est tout ce que nous voulons. Nous voulons un tarif raisonnable. Ce n'est pas parce que les gens pensent que nous faisons beaucoup d'argent ou un peu d'argent que nous devrions tous aider à l'entreprise privée.

M. Pringle: Autrement dit, vous demandez seulement que nous convainquions les autorités de forcer Air Canada à desservir votre aéroport.

M. Dunsmore: Non. Nous voudrions avoir une ou deux compagnies pour qu'il y ait une concurrence d'établie qui provoquerait la baisse des tarifs.

[Text]

Mr. Pringle: I will close with number 5. You state that frozen products that you purchase must come to Labrador City and that you have a railroad track here and that you have available accommodation in the way of reefer cars that could be used to bring them this far and it is not being done. Who is refusing to carry it?

Mr. Dunsmore: This I do not know but I know that I have been up here now for five years or a little over five years and anything I have ever ordered always comes over to Labrador City. There they close at 5 o'clock; we finish work at 4:30. By the time we got over there, two or three nights we miss them and then by the time we get it, the stuff is...

Mr. Pringle: Would you check to find out if, under the Railway Act, the railways are performing their proper function? And have you requested that some clarification be given to you people from the railway committee of the Canadian Transport Commission?

Mr. Dunsmore: We have not done this but we are certainly going to start to look into it. Now that things have started to roll up here, we will certainly be looking into it and you will be hearing a lot more from us.

Mr. Pringle: With Mr. Chairman's permission, I would like to make the recommendation to you that you deal with these people. They are very able types; they are not connected with any railroad. They are just there to provide ground rules. Thank you very much, Mr. Chairman.

The Chairman: I think Mr. Mayor has something to add.

Mayor Hogan: The company which operates the portion of the railroad that goes into Labrador City is not a common carrier and this facility is provided on a gratis basis. So it would be difficult for us to get after the CTC to make them own up to their obligations when they do not really have an obligation.

The Chairman: Mr. McGrath.

Mr. McGrath: Just one or two brief questions, Mr. Chairman. Certainly I would like to see all of these concise, worthwhile recommendations in this brief incorporated in our recommendations. But I would like the witness to enlarge upon what he means by the present deplorable conditions at the airport.

Mr. Dunsmore: I believe they only have one or two janitors. It is cleaned only once a day

[Interpretation]

M. Pringle: Dans votre cinquième point vous dites que les produits congelés que vous achetez doivent venir de Labrador City. Vous avez une ligne de chemin de fer qui pourrait servir à transporter cette marchandise et qu'on ne le fait pas. Qui refuse de transporter ces produits congelés?

M. Dunsmore: Je ne sais pas, mais je sais que je suis ici depuis cinq ans et plus et tout ce que j'ai commandé arrive toujours à Labrador City, l'entrepôt ferme à cinq heures, nous finissons de travailler à 4 heures 30, et quelquefois nous n'arrivons pas à temps, il nous faut attendre deux ou trois jours et tous les produits sont décongelés.

M. Pringle: Est-ce que vous estimez que les chemins de fer ne font pas ce qu'il devraient faire en vertu de la Loi sur les chemins de fer? Avez-vous demandé que des éclaircissements vous soient donnés par la Commission canadienne des transports et par le Comité des chemins de fer de la Commission?

M. Dunsmore: Nous ne l'avons pas fait jusqu'à maintenant, mais nous le ferons certainement. Nous examinerons la question, et vous entendrez encore parler de nous.

M. Pringle: Monsieur le président, avec votre permission, je voudrais vous recommander de vous adresser à la Commission. Ce sont des personnes capables et elles sont là pour établir des règlements pour tous.

Le président: Je crois que M. Hogan voudrait ajouter quelque chose.

M. Hogan: Merci, monsieur le président. La compagnie qui administre cette partie du chemin de fer qui vient jusqu'à Labrador City n'a pas un statut de transporteur public. C'est une compagnie privée, de qui jusqu'à maintenant transporte le fret gratuitement. Voilà pourquoi il est très difficile de demander à la CCT d'exiger cela d'une entreprise privée qui dessert gratuitement la population.

Le président: M. McGrath.

M. McGrath: Une ou deux brèves questions, monsieur le président. Je voudrais voir toutes ces recommandations très concises et valables incorporées dans nos recommandations. Je voudrais demander des renseignements supplémentaires aux témoins qui parlent des considérations déplorables de l'aéroport.

M. Dunsmore: Je pense qu'il n'y a qu'un ou deux nettoyeurs à l'aéroport, qui ne font le

[Texte]

and I do not think this is right. I have been in airports all over the world. And right across Canada where DOT are running the airports, they are clean. What is the matter with us up here? Are we not citizens or are we third-class citizens? I think we are first-class citizens and I think we deserve to have a clean airport to go to.

Mr. McGrath: Hear, hear. This is rather interesting because it seems to me that we may have a unique situation at the airport in Labrador City-Wabush. Who does run the terminal?

The Chairman: Mr. Mayor.

Mayor Hogan: The airport proper—the airstrip—is owned and administered by a private company. It is owned either by one of the mining companies or one or more of the mining companies. The airport building is owned by a private firm and the airlines lease the facilities from this private firm.

Mr. McGrath: May I ask who is this private firm?

Mayor Hogan: The name of the private firm, I think, is Wabush Enterprises Ltd.

Mr. McGrath: And who are Wabush Enterprises?

Mayor Hogan: It would only be hearsay. I would just as soon not say, if you do not mind.

Mr. McGrath: Well, it is a matter of fact so you can mention it as hearsay. If you are wrong, it can be corrected.

Mayor Hogan: Well, hearsay is not necessarily a matter of fact.

Mr. McGrath: I know, but I mean that the ownership of the company is a matter of fact. The ownership of the company is a matter of fact, Mr. Mayor, and I would like...

Mayor Hogan: The airport is not located within the municipality and I am not absolutely certain as to who are all the people involved in the company. So I would just as soon not venture a guess.

Mr. McGrath: Is the company owned by the Crosbie interests?

Mayor Hogan: I do not know.

Mr. McGrath: Somebody must know.

Mayor Hogan: The Wabush Enterprise company bears the Crosbie enterprise corporate symbol—if that means anything to you.

[Interprétation]

ménage qu'une fois par jour, je ne pense pas que cela soit normal. J'ai été dans les aéroports du monde entier, et dans notre pays lorsque c'est le ministère des Travaux publics qui administre un aéroport les locaux sont propre. Nous aussi nous méritons un aéroport propre, car nous sommes aussi de bons citoyens.

M. McGrath: Bravo. C'est intéressant parce qu'il me semble que l'aéroport de Labrador City-Wabush se trouve dans des conditions exceptionnelles. Qui administre cet aéroport?

Le président: Monsieur le maire.

M. Hogan: L'aéroport lui-même est la propriété d'une ou des compagnies minières. L'aérogare appartient à une société privée et les compagnies aériennes louent ces locaux.

M. McGrath: Quelle est cette entreprise privée?

M. Hogan: Elle s'appelle je crois *Wabush Enterprises Ltd.*

M. McGrath: Et qui représente *Wabush Enterprises*?

M. Hogan: Je ne le sais que par ouï-dire. J'aime mieux ne pas le dire.

M. McGrath: Vous pouvez toujours nous le dire, si vous faites erreur nous corrigerons.

M. Hogan: Un ouï-dire n'est pas nécessairement un fait.

M. McGrath: La propriété de la compagnie, c'est un fait et monsieur le maire, vous êtes protégé.

M. Hogan: L'aéroport n'est pas situé dans les limites de la municipalité et je ne sais pas qui sont les actionnaires de cette compagnie.

M. McGrath: Est-ce que la compagnie fait partie du groupe Crosbie?

M. Hogan: Je ne le sais pas.

M. McGrath: Quelqu'un doit le savoir.

M. Hogan: *Wabush Enterprises Ltd* utilise le même symbole que les entreprises Crosbie, si cela peut vous être utile.

[Text]

Mr. McGrath: Then, this is the same group that controls EPA?

Mayor Hogan: Who controls EPA is debatable.

Mr. McGrath: No, no. Just answer the question, Mr. Mayor. Is this the same Crosbie that is in EPA?

Mayor Hogan: Again I do not know who controls EPA.

Mr. Breau: On a point of order this is not giving out private information. This is all on public record. Mr. McGrath can go and check in provincial records who owns private companies. We do not have to ask this witness.

Mr. McGrath: Mr. Chairman, I have a point in my line of questioning because I prefaced my questioning by saying that we may just have a unique situation here, a situation perhaps without parallel in the rest of Canada. And if we do, then we as the Transport Committee would want to look into it. My question to the Mayor is: are the Crosbie interests that own the airport terminal company the same people who are in EPA? And of course, the conclusion is that they are renting the terminal to themselves.

The Chairman: But the Mayor just answered, Mr. McGrath, that he is not sure. He does not want to make a mistake so he said he is not sure. He does not want to give the wrong answer.

Mr. McGrath: That is fair enough, Mr. Chairman. Where does the Department of Transport enter into it?

Mayor Hogan: The Department of Transport up until this year were responsible only for meteorological information, but as of this year they have established a tower and now are responsible for the operation of the tower; so we do have a control tower here. But I might mention that this control tower closes at 9 o'clock in the evening and that any flights that come in after then are controlled by Moncton. When the EPA flight at 1 o'clock in the morning comes into that airport, there is no operator at the control tower.

Mr. McGrath: Do you mean to tell me that the control tower closes down before the main jet flight comes in here?

Mayor Hogan: Yes. It closes before the EPA jet flight comes in. The EPA jet flight that comes in is controlled by Moncton.

Mr. McGrath: I think we do have a unique situation, Mr. Chairman.

[Interpretation]

M. McGrath: C'est le même groupe que celui qui contrôle EPA?

M. Hogan: Qui contrôle EPA? C'est une question à débattre.

M. McGrath: Non. Répondez à ma question, monsieur le maire, est-ce que c'est le même Crosbie qui siège sur le conseil d'EPA?

M. Hogan: Je ne sais pas qui est actionnaire d'EPA.

M. Breau: On demande au témoin de divulguer des renseignements privés. M. McGrath peut toujours vérifier dans les bureaux d'enregistrement de la province qui contrôle les compagnies privées. Nous ne devons pas le demander au témoin.

M. McGrath: J'ai une raison pour questionner ainsi le témoin parce que j'ai dit au début qu'il y avait peut-être ici une situation exceptionnelle au pays. Si nous examinons cette question, examinons-la jusqu'au bout. Et ma question au maire est celle-ci: est-ce que le groupe Crosbie qui est propriétaire de l'aéroport est le même groupe qui contrôle EPA et la conclusion c'est qu'ils sont propriétaires de l'aéroport, et qu'ils se louent à eux-mêmes les locaux.

Le président: Le maire vient de répondre, monsieur McGrath et il dit qu'il n'est pas sûr et qu'il ne veut pas faire une erreur, en donnant un mauvais renseignement.

M. McGrath: Alors qu'est-ce que fait le ministère des Transports là-dedans?

M. Hogan: Le ministère des Transports jusqu'à maintenant n'était responsable que des services météorologiques. Cette année il a établi la tour de contrôle et il en assure le fonctionnement, mais, je dois dire que cette tour de contrôle termine ses opérations à 9 heures du soir et tout vol après cette heure est contrôlé de Moncton. Le vol d'EPA qui arrive n'est pas dirigé par un contrôleur de vol.

M. McGrath: Vous voulez dire que la tour de contrôle est fermée avant que le vol à réaction le plus important se pose?

M. Hogan: Oui avant que le vol d'EPA arrive. Ce vol est contrôlé de Moncton.

M. McGrath: Il me semble que la situation est tout à fait exceptionnelle, monsieur le président.

[Texte]

Mayor Hogan: You see, we do agree on something, Mr. McGrath.

Mr. McGrath: I got the message but I want others to get it. Mr. Chairman, to the Mayor, does the company that operates the terminal or that own the terminal rent space to the Department of Transport?

Mayor Hogan: The Department of Transport occupies some of the facilities within that building. The weather office is in there.

An hon. Member: Are they not out now?

Mayor Hogan: Well, they are probably moving into the DOT building now but for a time, whoever operated the weather office occupied space in that building.

The Chairman: Mr. Peddle.

Mr. Peddle: I have a supplementary question and I would address it to the Chair. Is it not within the jurisdiction of this Committee to determine the full details of the arrangement between the Department of Transport and the private interests in regard to the lease, what services are provided in this lease and as a result of our findings make suitable recommendations? Is that not within the jurisdiction of this Committee—if necessary, calling representatives of the Department of Transport and the private owners of the building?

Mr. Duquet: On a point of order, Mr. Chairman, I take it this information is easily available in Ottawa with all the details and all the contracts and all the understandings there may be; and I do not think that the Mayor of this city, with all his knowledge, would know as much as the Department of Transport knows. We can get this information from Ottawa.

The Chairman: I shall let the Clerk know that you are....

Mr. McGrath: Mr. Chairman, that is an excellent observation and I wholeheartedly agree with it and accordingly I would like to make the following motion:

I move that when this committee returns to Ottawa, at a suitable occasion before we write our report, we call the Deputy Minister of Transport to give an accounting of the situation in Labrador City-Wabush.

Motion agreed to.

The Chairman: Mr. Nesbitt.

[Interprétation]

M. Hogan: Nous sommes d'accord sur quelque chose, monsieur McGrath...

M. McGrath: Je comprends, mais je veux que les autres comprennent aussi. Est-ce que la compagnie qui administre et qui est propriétaire de l'immeuble même du terminus loue des locaux au ministère des Transports?

M. Hogan: Le ministère des Transports occupe certains bureaux. Le bureau de météorologie y est installé.

Une voix: N'en sont-ils pas sortis maintenant?

M. Hogan: Je pense qu'ils ont déménagé récemment dans un édifice du ministère des Transports.

Le président: M. Peddle.

M. Peddle: Une question supplémentaire, je la pose au président. Est-ce que nous n'avons pas la possibilité, en fonction de notre mandat, de déterminer tous les détails des arrangements entre les intérêts privés et le ministère des Transports à propos des baux de location et faire des recommandations dans ce sens, est-ce que ceci ne relève pas de notre mandat? Et si c'est nécessaire, appelons des témoins du ministère et les propriétaires de l'édifice.

M. Duquet: J'invoque le règlement, monsieur le président. Nous pourrions obtenir ces renseignements dans tous les détails à Ottawa au sujet de tous les contrats, toutes les ententes, et je ne pense pas que le maire de cette ville, avec toutes les connaissances pourrait en savoir plus long que le ministère des Transports à Ottawa. Nous pourrions obtenir ces renseignements d'Ottawa.

Le président: J'aimerais dire au secrétaire...

M. McGrath: C'est une excellente remarque et je suis tout à fait d'accord, et par conséquent, je présente une motion:

Que lorsque le comité retournera à Ottawa, et avant de préparer notre rapport en temps opportun, nous fassions venir devant le Comité le sous-ministre des Transports pour nous rendre compte de la situation qui existe à Labrador City-Wabush.

La motion est acceptée.

Le président: M. Nesbitt.

[Text]

Mr. Nesbitt: In a point of clarification, Mr. Chairman, I was having a private conversation with one of our guests a moment ago. Did I hear the Mayor or someone say that after 9 o'clock at night there is no air traffic control for aircraft coming in here?

Mayor Hogan: No. I did not say that. I said the air traffic control does not take place here. It takes place from Moncton.

Mr. Nesbitt: Mr. Chairman, this is a matter of safety and I think we should look into it.

Mayor Hogan: There is a weatherman but he is here only for information purposes and is not ATC in any way, shape or form. He only provides weather information to the aircraft coming in.

Mr. Pringle: May I ask a supplementary, Mr. Chairman?

The Chairman: Mr. Pringle.

Mr. Pringle: Is there a radio range operator who gives airport advice?

Mayor Hogan: Only as to weather.

Mr. Pringle: That is what I mean. He can give them the ceiling, the wind, the visibility and recommend a runway—airport advisory, they call it. Is that correct?

Mayor Hogan: We only have one runway. This is the service that they provide until 9 o'clock.

Mr. Pringle: They have no tower operator?

Mayor Hogan: They have no tower operator, no ATC operator after 9 o'clock.

The Chairman: Does that answer your question, Mr. Nesbitt?

Mr. Nesbitt: It does for the moment.

The Chairman: Any other questions, gentlemen? Mr. Trudel.

Mr. Trudel: Am I correct in assuming that what we saw is a radio beacon and that there is a radio beacon being used in conjunction with the services to direct aircraft in landing?

Mayor Hogan: There is a radio beacon and there has been for some time now.

Mr. Trudel: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Corbin.

[Interpretation]

M. Nesbitt: Je voudrais un renseignement, monsieur le président. J'ai eu une conversation privée avec un de nos invités il y a quelques instants. Est-ce que j'ai bien entendu le maire ou quelqu'un d'autre dire qu'après 9 heures du soir il n'y a pas de contrôle pour les avions qui arrivent ici?

M. Hogan: J'ai dit que le contrôle ne se fait pas d'ici mais de Moncton.

M. Nesbitt: Monsieur le président, il s'agit d'une question de sécurité, et il me semble que nous devrions nous en préoccuper.

M. Hogan: Il n'y a personne à la tour de contrôle après 9 heures du soir, sauf un météorologue qui pourvoit aux renseignements pour les avions qui atterrissent.

M. Pringle: Une question supplémentaire, monsieur le président.

Le président: M. Pringle.

M. Pringle: Est-ce qu'il y a un opérateur radio qui transmet les conditions du vent, le plafond, le brouillard, etc.?

M. Hogan: Uniquement la météo.

M. Pringle: C'est ce que je veux dire. Il peut donner la météo et les conditions d'atterrissage. C'est exact?

M. Hogan: Nous n'avons qu'une piste. C'est le service qui le donne jusqu'à 9 heures.

M. Pringle: En d'autres termes, il n'y a pas de contrôleur dans la tour?

M. Hogan: Il n'y a pas de contrôleur du trafic après 9 heures.

Le président: Est-ce que cela répond à votre question, monsieur Nesbitt?

M. Nesbitt: Oui, pour le moment.

Le président: Avez-vous d'autres questions? Monsieur Trudel.

M. Trudel: Une brève question. Ai-je bien constaté qu'il y avait une balise qui est utilisée pour les atterrissages et pour diriger les avions?

M. Hogan: Oui, il y a une balise radio qui existe depuis assez longtemps.

M. Trudel: Merci monsieur le président.

Le président: Monsieur Corbin.

[Texte]

Mr. Corbin: Thank you, Mr. Chairman. There were so many kind people to cheer us in at the airport last night, Mr. Chairman, that we really did not have a chance to notice the physical conditions of the terminal. Perhaps on our way out we may have that chance. It seems to me the witness used a pretty strong word in describing the conditions of the terminal. He did say "pig pen conditions". I wonder if the situation is so bad, Mr. Chairman, that he would want this description to stand in the minutes of this hearing?

Mr. Dunsmore: Well, gentlemen, this is my personal view of it. I still say it is a pig pen.

Mr. Corbin: That is fine, sir. I have another very brief question, Mr. Chairman, although this does not come under our specific terms of reference.

Recommendation No. 3 calls out for federal offices for Labrador West—All Departments. Apart from the DOT facilities which you call for here, which other federal government departments do you consider essential and urgent to be established here?

Mr. Dunsmore: Being a veteran, I would say we would like a Department of Veterans Affairs office here. Any time I want to find out anything as a veteran I have to write to Ottawa and have to wait a week for it to get there and another couple of weeks to get back. I am sure that there are all kinds of people in the district with all kinds of problems for Ottawa and we should at least have an office for our Member of Parliament here in Labrador West. We should have an immigration officer here. We have an awful lot of immigrants coming in to work for both companies and I believe the closest place for them to correspond is Seven Islands. There is no reason why we cannot have an office right here at our own back door.

Mr. Corbin: Which other departments do you think should have offices opened here?

Mr. Dunsmore: We have the Mounted Police here and I think they should have one central office instead of being spread over the two towns.

Mr. Corbin: For your information, sir, it would perhaps be useful to mention that M.P.s do not have government-paid offices in their ridings anywhere in Canada. We have to look after that ourselves.

Mr. Dunsmore: As you all know, we are unique up here and should have an office for our M.P.

[Interprétation]

M. Corbin: Monsieur le président, il y avait tellement de bonnes gens à l'aéroport pour nous accueillir que nous n'avons eu la chance de voir quelles étaient les véritables conditions physiques de l'aérogare. Peut-être qu'en retournant nous aurons l'occasion de les constater, mais je pense que le témoin a employé un mot assez fort pour décrire ces conditions. Il a dit qu'il s'agissait d'une soue à cochons. Est-ce que les conditions sont aussi mauvaises? Est-ce qu'il voudrait que ces mots restent dans le compte rendu?

M. Dunsmore: Messieurs, c'est mon opinion personnelle et je répète qu'il s'agit d'une soue à cochons.

M. Corbin: Une dernière question. Bref, cela n'entre pas certainement dans nos attributions, mais au sujet de la recommandation n° 3, on demande l'établissement de bureaux fédéraux dans l'ouest du Labrador. Outre les services du ministère des Transports, quels autres ministères fédéraux considérez-vous comme essentiels ici?

M. Dunsmore: Je dirais que nous aimerions avoir un représentant du ministère des Anciens combattants, lorsque je veux savoir quels sont mes privilèges en tant qu'ancien combattant, je dois écrire à Ottawa et attendre deux semaines pour la réponse. Et je suis certain qu'il y a beaucoup de gens dans ce district qui ont toutes sortes de problèmes à soumettre à Ottawa. Nous devrions avoir un bureau, du moins, nous devrions avoir un bureau de l'immigration, il y a beaucoup d'immigrants qui viennent travailler pour les deux compagnies et qui doivent écrire au bureau le plus près, qui est aux Sept-Îles. Pourquoi n'aurions-nous pas un bureau ici dans notre région?

M. Corbin: Quels sont les autres ministères dont vous aimeriez avoir des représentants?

M. Dunsmore: Nous avons la Gendarmerie royale, mais je pense qu'il devrait y avoir un bureau régional pour les deux villes.

M. Corbin: Pour votre gouverne, je dois dire que les membres du Parlement n'ont pas de bureau dans les diverses régions du Canada, aux frais de l'État. Nous devons défrayer le coût de ces bureaux nous-mêmes.

M. Dunsmore: Cependant je crois que notre député devrait avoir un bureau ici-même.

[Text]

Mr. Corbin: Thank you, sir.

The Chairman: Mr. Turner.

Mr. Turner (London East): Mr. Mayor, the first part of the brief says the present conditions are deplorable at the airport. Have you ever complained to the private enterprise that runs this airport?

Mayor Hogan: I am stealing a bit of Mr. Dunsmore's thunder, sir. This is not our brief; it is the Legion's brief. I think that unless Mr. Dunsmore gets into technical problems, I would prefer to have him answer the questions pertaining to his brief, if it is all right with you.

Mr. Dunsmore: I have gone three or four times to complain and never can find anybody out there to complain to.

Mr. Turner (London East): What do you mean by item No. 4—Cars checked on tickets of QNS and L?

Mr. Dunsmore: If you buy a train ticket, say from Montreal to Vancouver, your car goes as part of your baggage. Right or wrong?

Mr. Turner (London East): On that train?

Mr. Dunsmore: On that train or the train ahead of you.

Mr. Turner (London East): On the train ahead of you, sir. The car goes by freight and you ride the passenger train. But you will find that you have to send your car at least five or six days ahead and sometimes you are in Vancouver and your car is still on the way.

Mr. Dunsmore: I have friends who have done this quite often. When they get off the train their car is waiting for them there.

Mr. Turner (London East): You pay a first-class fare for the transportation of your car from Toronto to Vancouver. I was out in Vancouver three days before my car arrived there.

Mr. Dunsmore: They must have known that you were a Member of Parliament, then, and held you up.

The Chairman: Have you any other questions, Mr. Turner?

Mr. Turner (London East): That is fine, thank you.

The Chairman: Mr. Peddle.

Mr. Peddle: One final question to Mr. Dunsmore, Mr. Chairman. There are seven

[Interpretation]

M. Corbin: Merci.

Le président: Monsieur Turner.

M. Turner (London-Est): Au numéro 1, vous dites que les conditions sont déplorables à l'aéroport. Est-ce que vous vous êtes plaints à la compagnie privée qui administre l'aéroport?

M. Hogan: Ce n'est pas dans mon mémoire, c'est dans celui de la Légion canadienne. J'aimerais mieux que vous posiez vos questions à M. Dunsmore.

M. Dunsmore: Je suis allé me plaindre deux ou trois fois, il n'y avait jamais personne à qui adresser mes représentations.

M. Turner (London-Est): Qu'entendez-vous au numéro 4, par le transport en bagages accompagnés des voitures sur le Q.N.S. et L.?

M. Dunsmore: Si vous achetez un billet de train de Montréal à Vancouver votre voiture est transportée sur le même train comme un bagage accompagné.

M. Turner (London-Est): Sur le même train?

M. Dunsmore: Sur le même train ou sur le train qui vous précède.

M. Turner (London-Est): Sur le train qui vous précède. Mais vous devez expédier votre voiture quatre ou cinq jours d'avance parce que lorsque vous arrivez à Vancouver il est possible que votre voiture ne soit pas encore arrivée.

M. Dunsmore: J'ai des amis qui ont voyagé et qui, lorsqu'ils sont descendus du train ont trouvé leur voiture.

M. Turner (London-Est): Vous payez le tarif de première classe et parfois on doit attendre quatre ou cinq jours à Vancouver pour la voiture.

M. Dunsmore: Ils ont dû apprendre que vous étiez député et voulaient vous garder avec eux.

Le président: Avez-vous d'autres questions? M. Turner.

M. Turner (London-Est): C'est bien, merci.

Le président: M. Peddle.

M. Peddle: Une dernière question, monsieur le président. Je m'adresse à M. Dunsmore. Il

[Texte]

items in his brief. The first six appear to be under clear-cut federal jurisdiction but with regard to No. 7, I wonder if Mr. Dunsmore would see the provincial member for Labrador West. The provincial member is well aware that representations regarding roads must be initiated by the provincial government, possibly with federal assistance, but the initiation must come from the provincial government. Will Mr. Dunsmore see that the provincial Member gets a copy of this brief so that he can try to have the necessary road initiated.

Mr. Dunsmore: Yes, Mr. Peddle, I will personally see to this. I am sure that our provincial Member will help us. If he does not, we will be knocking on his door more than 12 times a year.

The Chairman: I want to thank you, Mr. Dunsmore, for your brief.

Mr. Dunsmore: Thank you very much, ladies and gentlemen.

The Chairman: For the next brief, I will call upon the local steelworkers' committee. The Chairman is Mr. Armstrong. Mr. Armstrong, would you come forward please?

I believe members of the Committee have copies of the brief?

Some hon. Members: No, we do not.

The Chairman: We have about 10 copies of the brief, so could you please spread them around so that everyone can have a look at it. This is the Local Steelworkers' Committee of which Mr. Armstrong is the Chairman.

Would you like to read your brief or summarize it, Mr. Armstrong?

An hon. Member: We do not have it, so perhaps he should read it.

The Chairman: All right. Would you read it, please?

Mr. W. Armstrong (Chairman, Local Steelworkers' Committee, Labrador City and Wabush, Labrador, Newfoundland): This is a straightforward brief from the layman's point of view on the transport problems of our area.

To date after many years of establishment and expansion of our towns, Labrador City, Wabush and Schefferville, our only transport links with Canada and Newfoundland are a company operated railway and a mediocre air service. These areas contribute a much higher tax per capita than many areas which are not isolated but have excellent transport arrangements. During the recent strikes, the com-

[Interprétation]

y a sept points dans son mémoire, les six premiers me semblent relever directement de la juridiction fédérale, mais en ce qui concerne le numéro 7, je me demande si M. Dunsmore ne pourrait pas s'adresser au député provincial de Labrador-Ouest. Le député sait que les demandes relatives à la construction de routes doivent venir des autorités provinciales (même si le fédéral doit y participer) mais les demandes doivent venir du provincial. Monsieur Dunsmore pourrait s'assurer que le député provincial reçoive une copie du mémoire afin de lui permettre de commencer à faire tourner la roue.

M. Dunsmore: Oui, monsieur Peddle, je vais m'en occuper et je suis certain que notre député provincial va nous aider et s'il ne nous aide pas, nous allons frapper à sa porte plus que 12 fois par année.

Le président: Je remercie M. Dunsmore de votre mémoire.

M. Dunsmore: Merci beaucoup, mesdames et messieurs.

Le président: Le prochain mémoire est soumis par le comité local des travailleurs de l'acier dont M. Armstrong est le président. Monsieur Armstrong voulez-vous vous présenter? Je crois que les membres du Comité ont des copies du mémoire.

Des voix: Nous n'en avons pas.

Le président: Nous avons une dizaine d'exemplaires du mémoire. Voulez-vous le répartir entre vous tous? M. Armstrong est le président du Comité local des travailleurs de l'acier. Voulez-vous le lire, monsieur, ou bien voulez-vous le résumer?

Un député: Nous n'avons pas d'exemplaire. Il devrait le lire.

Le président: Veuillez lire le mémoire, M. Armstrong.

M. W. Armstrong (président du Comité local des travailleurs de l'acier, Labrador City et Wabush, Labrador (Terre-Neuve): C'est un mémoire exposant le point de vue du profane.

Plusieurs années après l'établissement et l'expansion de nos villes de Labrador City, de Wabush et de Schefferville, notre seul moyen de communication avec le reste du Canada et Terre-Neuve est encore constitué par un chemin de fer, la propriété d'une société privée, et un service aérien médiocre. Nos régions produisent un revenu imposable par habitant beaucoup plus élevé que bien d'autres régions

[Text]

munities were deprived of passenger and domestic services and in fact during a period of three months, received only limited food supplies and one shipment of gasoline, propane and fuel oil. Supplies had been exhausted for several weeks before this delivery. Any accident or washout on the single track railway (on which Iron Ore and industrial supplies have priority over all citizen's needs) would cause a repetition of this shocking disregard and apathy for the needs and rights of Canadian citizens. It is essential that these communities have an alternative transport link and that existing transport facilities be investigated and remedial action put into effect immediately to meet the needs of the citizens who live and work in these areas and in preference to the production requirements of American companies.

While investment and development in mining, etc. is appreciated by the citizens of these communities, it should not be at the expense or exploitation of the people, i.e. inadequate transport facilities, pollution, and a complete disregard for the landscape. We are entitled to the same rights as other Canadian citizens including those residents in Ottawa, and charge the federal government with failing to ensure that we have these rights. These communities demand the federal government take steps immediately to rectify the transport problem as follows: (1) railway, (2) alternative land link, namely a road, and (3) air services.

RAILWAY TRANSPORT

At present the company operated railway, which is supposed to be a common carrier, operates on a single track with priority for iron ore and industrial supplies. The needs and services to citizens is secondary and in fact at the companies' convenience. At a minimum cost, short stretches of double track or sidings could be laid and this possibility and costs should be investigated by the federal transport commission.

With the use of these sidings or short stretches of double track and proper scheduling an express passenger service could be provided two or three times a week and also a weekend special once or twice a month as the

[Interpretation]

qui ne sont pas isolées et qui jouissent d'un excellent service de transport. Au cours des récentes grèves, les collectivités ont été privées du service de transport de voyageurs et de marchandises, et en fait, au cours d'une période de trois mois, n'ont reçu qu'un approvisionnement limité en nourriture et un seul convoi d'essence, de propane et d'huile de chauffage. L'approvisionnement était épuisé depuis plusieurs semaines avant cette livraison. Tout accident ou tout effondrement de la voie unique du chemin de fer (sur laquelle le minerai de fer et les approvisionnements industriels ont une priorité sur tous les besoins des citoyens) pourrait causer une répétition de ce manque de considération et de cette apathie envers les besoins et les droits des citoyens canadiens. Il est essentiel que ces collectivités disposent d'un moyen de transport de rechange et que les systèmes de transport existant actuellement soient étudiés et qu'un remède à cette situation soit mis en œuvre immédiatement afin de répondre aux besoins des citoyens qui travaillent et vivent dans ces régions, et ceci avant toute réquisition préférentielle quant à la production de compagnies américaines.

Les citoyens de ces collectivités font cas des investissements et du développement miniers mais cette mise en valeur ne devrait pas se faire aux dépens de cette population, notamment par un système de transport inadéquat, la pollution atmosphérique et un dédain complet de l'aménagement paysager. Nous avons droit aux mêmes privilèges que les autres citoyens canadiens, y compris ceux d'Ottawa, et nous blâmons le gouvernement fédéral de ne pas faire respecter ces droits. Ces collectivités réclament du gouvernement fédéral des mesures immédiates pour rectifier le problème du transport dans l'ordre qui suit: (1) les chemins de fer, (2) la solution routière, (3) les transports aériens.

LE TRANSPORT FERROVIAIRE

Actuellement, la société qui exploite le chemin de fer, sensément un service public, utilise une voie unique en accordant la priorité au transport du minerai et des approvisionnements industriels. Les besoins et les services des citoyens sont secondaires, et en fait, au gré de la compagnie. Des voies d'évitement et une double voie sur de courtes distances pourraient être construites à un coût infime et cette possibilité et son coût d'opération devraient être étudiés par la Commission canadienne des Transports.

En utilisant ces voies d'évitement ou ces courtes sections à double voie, et un horaire étudié, un train de passagers express pourrait être fourni deux ou trois fois par semaine et un train spécial de fin de semaine une ou

[Texte]

need arises. The service should be a power driven railroad car with accommodations for about 100 to 150 passengers and capable of hauling car floats or domestic freight cars, this service to be under the control and direction of the federal authorities or supervised by them.

With immediate effect, priority should be given to citizen's needs over Iron Ore, and a passenger coach comparable with the best serving the Canadian Pacific or Canadian National Railways should be provided and the vintage model now in use relegated to history where it belongs. The citizens' passenger and domestic service should be controlled by federal authorities and not the Iron Ore Company of Canada so that a repetition of recent events cannot occur again during strikes with the Iron Ore Company of Canada.

The federal Minister of Transport should ensure that railway embargo regulations are modified to meet the needs and circumstances of the communities and areas involved. It is not satisfactory to have one set of rules which govern communities where other forms of transport are available such as roads, water and pipelines. In our isolated communities with this only link at present we hope, it is right, necessary and essential that the following items are allowed passage: (1) Food, (2) Domestic commodities and consumer items, (3) Gasoline, propane and fuel oil, (4) Private automobiles, (5) Household furniture and personal effects, (6) Passengers, this is a must as large families cannot afford the extravagant air fares. Many families were denied a vacation this year by failure of the federal authorities to investigate this embargo.

ROAD TRANSPORT

At any suggestion of a road and a road linking these communities with Canada and North America the authorities quote the large cost and time involved to build a super-highway. An appeal to us perhaps to realize the impossibility of building such a road and having ruled out the venture on these grounds (although not convincing us) pigeon hole the demand and forget it. But the citizens of these communities don't and won't forget it! Yet the provincial government has already mapped and planned a road for these communities across Labrador, through Churchill Falls to Goose Bay. Without a link to mainland Canada this road leads to nowhere and would carry only limited traffic as all our

[Interprétation]

deux fois par mois selon les besoins. Le service devrait être effectué par un train automoteur pouvant transporter de 100 à 150 passagers et capable de tirer des wagons plats pour le transport des voitures ou des wagons pour le transport des marchandises. Ce service devrait être établi sous le contrôle et la direction des autorités fédérales ou sous leur surveillance.

La priorité devrait être immédiatement donnée aux besoins des citoyens plutôt qu'à l'Iron Ore et un wagon de voyageurs comparable aux meilleurs wagons du Pacifique-Canadien ou du National-Canadien devrait être utilisé et les anciens wagons encore désuets en circulation devraient être relégués au musée. Les services voyageur et marchandises destinés aux citoyens devraient être placés sous l'autorité fédérale et non sous celle de la société Iron Ore of Canada pour éviter une répétition des récents événements au cours des grèves de la société Iron Ore of Canada.

Le ministre fédéral des Transports devra voir à modifier les règlements concernant l'embargo sur le chemin de fer pour répondre aux besoins et aux conditions des collectivités et des régions touchées. Le règlement destiné aux collectivités munies d'autres formes de transports comme les routes, des canaux et des pipelines ne suffit pas. Nos collectivités isolées, avec notre seul lien actuel, ont le droit essentiel et nécessaire d'obtenir que les objets suivants aient droit de passage: (1) la nourriture, (2) les fournitures domestiques et les biens de consommation, (3) l'essence, le propane et l'huile de chauffage, (4) les automobiles privées, (5) l'ameublement et les effets personnels, (6) les voyageurs; en ce qui concerne ce service, ces besoins sont essentiels puisque les grandes familles ne peuvent pas se payer les tarifs extravagants des compagnies aériennes. Plusieurs familles n'ont pu prendre de vacances cette année, faute d'une enquête fédérale au sujet de l'embargo.

LE TRANSPORT ROUTIER

Chaque fois que l'on parle de routes, surtout d'une route reliant ces collectivités au reste du Canada et de l'Amérique du Nord, les autorités invoquent le coût élevé et le temps requis pour la construction d'une autoroute. On cherche à nous faire comprendre l'impossibilité de construire une telle route et l'écartant pour ce motif (sans pour nous convaincre) renvoie notre demande aux calendes grecques et on l'oublie. Mais les citoyens de ces collectivités ne peuvent ni ne veulent l'oublier. Pourtant le gouvernement provincial a déjà tracé et dressé les plans d'une route reliant ces communautés à travers le Labrador aux chutes Churchill et à Goose Bay. Mais sans un débouché de ces collectivités

[Text]

communications, supplies, etc. are with Canada. Yet it has been considered and our requests are ignored and forgotten.

The citizens of these communities *must* have an alternative land transport link and as a start need not be a super-highway. After all, the Alaskan Highway is still mostly a dirt road and passage is not guaranteed during winter months.

A dirt road could easily be pushed through at a minimum cost via Gagnonville to Sept-Îles or Baie-Comeau. Temporary bridges could be used where necessary. There would be a need for some service stations for refreshments, gas, and repairs and these could be sited in the areas where major bridges are necessary and would be useful as camp sites for future development of the road. Private companies could be invited to open these service stations at their own cost.

Most people would and could use this road during the lovely summer months in Labrador including numerous tourists, and the federal authorities would have a useful and constructive census of the volume of traffic and anticipated traffic in the future. On the question of cost, as a last resort and only as a last resort (as our contribution in taxes should easily take care of cost) a small toll charge could be taken to cover the cost of temporary bridges. Many roads have developed successfully from such humble beginnings, just a link, path or track from the community to market. In an emergency the road could be opened up in winter.

If this dirt road is successful and brings increasing prosperity, work, investment, etc. to this area—i.e., new businesses, tourists, etc.—then a start could be made on a paved highway, progressively as the need arises, until we have a highway which is an asset to the citizens of this area and Canada as a whole. It may never develop into a major highway, rather a secondary paved road feeding into the northern Trans-Canada of the not too distant future. Let us have no more quotes or explanations on the cost of a super-highway and get on with the job of providing us with an alternative land link, free for all to use.

[Interpretation]

vers le centre du Canada, cette route, n'aboutissant nulle part, desservira uniquement une circulation restreinte puisque toutes nos communications, fournitures, etc. proviennent du Canada. Pourtant, on a fait des études mais nos demandes ont été ignorées et oubliées.

Les citoyens de ces collectivités doivent obtenir un débouché par terre. Il n'est pas nécessaire au début de construire une autoroute. Après tout la route de l'Alaska est encore en grande partie une route de gravier et elle n'est pas garantie au cours des mois d'hiver.

Une route de gravier vers les Sept-Îles ou Baie-Comeau pourrait très facilement être construite à un coût minimum en passant par Gagnonville.

Des ponts provisoires pourraient être utilisés où il en faut. Il faudrait des stations de service, des restaurants, où l'on pourrait trouver essence et service de réparations et ces services pourraient être placés dans des régions où des ponts importants sont nécessaires. Ainsi ces services pourraient être utiles lors de l'établissement de camps de travail pour l'amélioration future de la route. Les compagnies privées pourraient être invitées à ouvrir ces stations de service à leurs propres frais.

Pendant les beaux mois d'été au Labrador, bien des gens pourront et voudront utiliser cette route notamment de nombreux touristes et les autorités fédérales pourront ainsi effectuer un recensement utile du volume du trafic actuel et futur. En ce qui concerne les coûts de construction comme pis-aller seulement, puisque nos impôts pourraient facilement en couvrir le coût, prélever un droit de péage peu élevé pour couvrir le coût de construction des ponts provisoires. Plusieurs routes sont devenues des voies de communication importantes à partir de débuts très humbles; au début elles n'étaient juste qu'un sentier ou un chemin de terre reliant une collectivité à ses marchés. En cas d'urgence la route pourrait être ouverte en hiver.

Si une route de gravier réussit à accroître la prospérité, l'embauche, des investissements dans cette région grâce à de nouveaux commerces et au tourisme, on pourra ensuite asphaltter au fur et à mesure que les besoins se feront sentir jusqu'à ce que nous ayons une route qui puisse être un actif pour les citoyens de cette région, et du Canada tout entier. Cette route ne sera peut-être jamais une route principale mais bien plutôt une route secondaire asphaltée qui pourra déboucher sur la route transcanadienne du Grand Nord dans un avenir rapproché. Ainsi ne nous parlez plus d'estimations, ou de faux-fuyants au sujet du coût d'une autoroute mais travail-

[Texte]

AIR TRANSPORT

At present the communities are served by two airlines, Eastern Provincial Airways and Quebecair. Neither airline caters to the needs of the citizens; again this is secondary. They operate on a purely business basis with a take it or leave it attitude and of course they can do so with impunity, with absolutely no competition by either air, road, rail or water from our communities. Because of this monopoly as regards exclusively these isolated communities who have no alternative service, a subsidy should be given full and worthwhile consideration. Both airlines charge approximately 40 per cent more per air mile than national carriers, i.e. Air Canada. On long journeys—Wabush to Montreal, or Wabush to St. John's—no meals are served, yet a meal is served by other airlines on an equivalent journey, and the fare is much cheaper. With Eastern Provincial Airways and Quebecair coffee and biscuits are served and with their scheduling of flights, it is possible to have no meal during the day especially as few local airports provide any form of catering service. Because of this understandable lack of amenity at local airports, it is all the more reason why a meal should be served by the Airlines concerned.

Freight rates are also excessive compared with national carriers and service is poor with no delivery facilities from or to airports. Again approximately 40 per cent more than normal per air mile as compared with national airlines.

During peak vacation periods in summer and holiday periods (Christmas and New Year's) no attempt is made to provide extra flights to cater to the demand. Your only recourse is to book months ahead, and while this is acceptable at the best of times anywhere, airlines do welcome the extra business and do provide extra flights as they have to compete. In an emergency your only way out from here is by air, yet these airlines with their monopoly and impunity can have you stranded for days on end.

[Interprétation]

lons à doter notre région d'un réseau routier accessible à tout le monde.

LE TRANSPORT AÉRIEN

Actuellement, les collectivités sont desservies par deux sociétés aériennes, Eastern Provincial Airways et Québecair. Ni l'une ni l'autre ne répondent aux besoins du citoyen. Mais ceci est secondaire. Ces sociétés fonctionnent uniquement dans leur intérêt. D'après elles, c'est à prendre ou à laisser et impunément, bien sûr. Aucune autre concurrence, par avion, par route par rail ou même par bateau n'existe dans nos collectivités. A cause de ce monopole, ces collectivités isolées sans autre moyen de transport, devraient jouir de subventions et il faudrait étudier la question à fond. Les deux sociétés aériennes ont un tarif environ 40 p. 100 plus élevé par mille aérien que celui des sociétés nationales, comme Air Canada. Sur les longs parcours, de Wabush à Montréal, ou de Wabush à St-Jean, aucun repas n'est servi. Cependant les repas sont servis sur d'autres lignes aériennes d'une longueur équivalente à un tarif beaucoup moins élevé. Eastern Provincial Airways et Québecair servent du café et des biscuits et selon leur horaire de vol, il n'est pas impossible de jeûner la journée, d'autant plus que peu d'aéroports locaux sont pourvus d'un restaurant quelconque. Cette absence inexplicable de service aux aéroports nous justifie de demander qu'un repas soit servi en vol par les sociétés aériennes mentionnées.

Les taux de fret aérien sont aussi excessifs si on les compare aux sociétés nationales et le service est déplorable, n'offrant aucun système de livraison à partir des aéroports. Par comparaison aux transporteurs nationaux, les taux de transport marchandise sont aussi excessifs et le service est inadéquat. Aucun service de livraison à l'aéroport. Encore une fois, environ 40 p. 100 de supplément est chargé par mille aérien en comparaison avec les sociétés nationales.

Au cours des périodes de pointe, pendant les vacances d'été, durant la période des Fêtes (Noël et le Nouvel An), les sociétés aériennes ne cherchent pas à fournir des vols supplémentaires pour répondre aux besoins. Votre seul recours est de réserver votre place des mois à l'avance. C'est peut-être le plus souvent une condition normale ailleurs, où les sociétés aériennes acceptent volontiers d'effectuer des envolées supplémentaires pour combler les demandes extraordinaires, puisqu'elles ont à faire face à la concurrence. En cas d'urgence la seule façon de sortir de ces collectivités est la voie aérienne. Cependant ces compagnies aériennes grâce à leur monopole et leur impunité peuvent vous laisser à terre pendant des jours.

[Text]

The federal authorities in granting monopolies to airlines over selected areas (all Canada according to recent legislation) are preventing or excluding free competition or enterprise. They are protecting business interests and failing in their duty to the people and we consider this monopoly in our area and the excessive costs and poor service are a direct result of their policies.

Air travel for the citizens of these communities either to Newfoundland or to Quebec is not a luxury but a necessity; therefore a subsidy should be introduced to cover all citizens who live and work in these areas.

As our committee has not had enough time to prepare their brief on air transport, they fully support the views of their provincial M.H.A., Mr. Tom Burgess, on this subject of air service.

The Chairman: Mr. Skoberg.

Mr. Skoberg: Mr. Chairman and Mr. Armstrong, not being too familiar, of course, with the operation of your organization in this area, when the mine operation was struck and you withdrew your services was the railway operation struck at the same time?

Mr. Armstrong: Not immediately, but within a very short time it was.

Mr. Skoberg: Did the railway portion of the operation of the company continue on after the mine was out on strike?

Mr. Armstrong: For a very short period because the employees on the railway were respecting the picket lines; consequently they did not operate.

Mr. Skoberg: Are you suggesting that to get the necessary produce in, the gasoline and so on, there should have been special arrangements made and the employees would have been quite favourably inclined to go along with running these particular trains, for emergency purposes? It has happened in other areas of Canada, and I can assure you it is nothing unusual.

For example, the longshoremen in Vancouver agreed to load grain even though there was a strike on, in effect. This is a point I want to make, whether or not it went on here.

Mr. Armstrong: I will let Bill Parsons answer that.

[Interpretation]

En accordant des monopoles aux sociétés aériennes dans des régions choisies (par tout le Canada en vertu des lois récentes), les autorités fédérales empêchent le jeu de la libre concurrence de l'entreprise. Elles protègent ainsi les intérêts commerciaux et manquent à leur devoir envers le peuple. Nous considérons que dans notre région ces monopoles, le coût excessif et le service déplorable sont une conséquence directe de la politique des autorités.

Pour les citoyens de ces collectivités, le transport aérien vers Terre-Neuve ou vers le Québec n'est pas un luxe mais une nécessité; il faut donc établir une subvention pour permettre l'utilisation de ces moyens de transport à tous les citoyens qui vivent et travaillent dans ces régions.

Étant donné que ce Comité n'a pas eu suffisamment le temps pour préparer son mémoire au sujet du transport aérien, il appuie entièrement le point de vue de leur député provincial, M. Tom Burgess, au sujet des services aériens.

Le président: Monsieur Skoberg.

M. Skoberg: Monsieur le président et monsieur Armstrong, je ne suis pas très au courant de votre activité dans cette région, mais je me demande, lorsqu'il y a eu la grève de la mine, est-ce que le chemin de fer a cessé de fonctionner?

M. Armstrong: Pas immédiatement.

M. Skoberg: Est-ce que l'activité ferroviaire de la compagnie a continué après que la mine eût commencé à faire la grève?

M. Armstrong: Les employés des chemins de fer ont respecté le piquetage, par conséquent ils n'ont pas travaillé.

M. Skoberg: Vous parlez de matières de première nécessité, essence, etc. Laissez-vous entendre qu'ils les employés auraient consenti à faire fonctionner les trains transportant ces marchandises? Ceci est arrivé ailleurs au Canada: par exemple, les débardeurs de Vancouver ont consenti à charger des céréales même en pleine grève. Est-ce que les chemins de fer ont consenti à assurer ce transport?

M. Armstrong: Je laisse M. Bill Parsons vous répondre.

[Texte]

Mr. William Parsons (Staff Representative, Local Steelworker's Committee, Labrador City and Wabush, Labrador, Newfoundland): In respect of the recent strike at Seven Islands, after the dock workers went on strike on May 10 and the International Association of Machinists and Aerospace Workers respected the picket lines of the dock workers, the union of course had to sit down with the company and they agreed to supply the essential services to the area.

The Canadian Transport Commission has a set of embargo by-laws, of which I do not have a copy here. The company's interpretation of the embargo by-laws was for the essentials for the northern communities, food stuffs and sanitary items only. Gasoline, fuel oil, and the passengers of private automobiles were not included in the embargo by-laws. The unions in Seven Islands totally agreed to send these items to the northern communities, but the company put the embargo by-laws there and said, "That is it."

We made representation to the Minister of Transport, and also to the provincial government by telegrams and also several telephone calls, to ask or to request federal authorities to come into Seven Islands and interpret the embargo by-laws. In our interpretation of the embargo by-laws the company was putting a very rigid interpretation on them.

After all this, another point which is mentioned here in the brief, which refers to the strike itself, was that after the strike the employees of Wabush Mines were laid off. Wabush Mines, the common carrier from Ross Bay Junction to Carol Lake, laid off its employees and withdrew its service. We are concerned whether a common carrier can withdraw its services at any time it sees fit. I think this is a proper matter for investigation, and I make this recommendation to this Commission.

Mr. Skoberg: Another point, Mr. Chairman, to either Mr. Armstrong or Mr. Parsons. We are given to understand that the merchandise shipped in now comes in tariff-free and goes through to the town of Labrador. Is that correct?

Mr. Parsons: We do not know the full implications of it but we know that Wabush Mines are the common carriers and the Iron Ore Company will, on a trip to Ross Bay Junction, bring in revenue freights, such as fuel oil, gasoline, food stuffs for the various communities, on which freight rates are charged. We do not know if the Iron Ore Company of Canada have the operating rights and can charge freight rates. In our opinion it is the responsibility of Wabush Mines to sup-

[Interprétation]

M. William Parsons (représentant du personnel du Comité local des travailleurs de l'acier): A propos de la grève récente de Sept-Îles, lorsque les débardeurs ont commencé à faire la grève le 10 mai et que l'Association internationale des Machinistes et des Travailleurs de l'industrie aéropatiale a respecté la ligne de piquetage, le syndicat a dû négocier avec la compagnie pour l'approvisionnement des services essentiels. La Commission canadienne des transports a un ensemble de règlements concernant les embargos. Je n'en ai pas d'exemplaire ici. D'après la compagnie les règlements ne portaient que sur les marchandises indispensables telles les aliments et les médicaments. L'essence, le mazout et les occupants des voitures privées n'étaient pas inclus dans le règlement. Les syndicats à Sept-Îles étaient tout à fait d'accord pour expédier ces choses aux collectivités du Nord, mais la compagnie a établi les règlements d'ordre administratif et a dit: «Cela met fin à la question.»

Nous avons fait des représentations au ministre des Transports et aussi aux gouvernements provinciaux par télégramme et aussi par téléphone, leur demandant que les autorités fédérales viennent à Sept-Îles pour interpréter les règlements d'ordre administratif. D'après nous la compagnie leur donnait une interprétation très rigide.

Après tout cela, le point, qui est mentionné ici dans le mémoire, et qui se rapporte à la grève elle-même, c'est qu'après la grève, les employés de Wabush avaient été mis à pied. Wabush Mines, qui assurait le transport entre Ross Bay Junction et Carol Lake, a renvoyé les employés qui faisaient ce service. Ce qui nous inquiète, c'est de savoir si un transporteur peut retirer ses services à n'importe quel moment, comme il l'entend. Je pense que c'est un point que le Comité pourrait examiner.

M. Skoberg: Un autre point, monsieur le président. M. Armstrong ou M. Parsons pourraient répondre à ceci. Voici, si nous comprenons bien, les denrées qui sont expédiées là sont exemptes de taxes et sont livrées à la ville de Labrador. Est-ce exact?

M. Parsons: Nous ne savons pas quelle est la portée de cela, mais nous savons que Wabush Mines est le transporteur. La Iron Ore Company, à l'occasion d'un voyage à Ross Bay Junction, apportera des denrées qui font l'objet de taux de transport telles le mazout, l'essence, les aliments, aux différentes collectivités. Nous ne savons pas si la Iron Ore Company du Canada a des droits d'exploitation et si elle peut appliquer un tarif de transport. A notre avis, il incombe à la

[Text]

ply the train service and the freight service from Ross Bay Junction into Carol Lake.

Mr. Skoberg: Could you give any indication to the Committee why they cannot take the merchandise into Wabush?

Mr. Parsons: There is absolutely no reason whatsoever. The only reason I could give was during the strike when Wabush Mines just arbitrarily decided to lay off its employees, and Iron Ore Company pulled the freight in from Ross Bay Junction.

Mr. Skoberg: Is there any real difference in the cost of produce between Labrador City and Wabush?

Mr. Armstrong: In some instances, yes.

Mr. Pringle: A supplementary question, Mr. Chairman, at this particular point. When I was questioning a witness regarding a complaint to the CTC relative to reasons why frozen food could not come all the way to Wabush, the answer I received was that the carrier was not a common carrier and therefore was not required to abide by CTC regulations. Which is correct? I am getting the information now that it is a common carrier. Could that be clarified?

The Chairman: Mr. Hanley, could you help the Committee on this?

Mr. Hanley: I do not have the information with me, but I could see that the Committee gets the information as to the status of this carrier, as soon as we get back to Ottawa.

Mr. Parsons: I just came from a round of negotiations with the Iron Ore Company of Canada and we were told by the Iron Ore Company of Canada that Wabush Mines or Wabush Lake Railway were the common carriers, from Ross Bay Junction to Wabush.

The Chairman: Mr. Mayor, would you have anything to add to that?

Mr. Hogan: I think, gentlemen, where the confusion comes in is that there are two railroads. There is the Carol Lake Railway which operates into Labrador City from Ross Bay Junction at no charge. There is the Wabush Lake Railway which operates from Ross Bay Junction into Wabush and they are a common carrier and do charge on the one track. The

[Interpretation]

Wabush Mines d'assurer le transport ferroviaire des passagers et des marchandises entre Ross Bay Junction et Carol Lake.

M. Skoberg: Est-ce que vous pourriez dire au Comité pourquoi ils ne peuvent pas apporter les marchandises à Wabush?

M. Parsons: Il n'y a aucune raison. La seule raison que je pourrais donner, c'est que pendant la grève, lorsque Wabush Mines a décidé arbitrairement de renvoyer ses employés, la Iron Ore Company transportait les denrées à partir de Ross Bay Junction.

M. Skoberg: Y a-t-il une différence entre le prix des produits à Labrador City et celui des produits à Wabush?

M. Armstrong: Dans certains cas, oui.

M. Pringle: Une question supplémentaire, monsieur le président. Lorsque j'ai posé des questions à un témoin au sujet d'une plainte faite à la Commission canadienne des Transports pour savoir quelles étaient les raisons pour lesquelles les produits congelés ne pouvaient pas venir jusqu'à Wabush, tout ce qu'on m'a dit c'est que le transporteur n'était pas un transporteur public. Par conséquent, il n'était pas obligé de respecter le règlement de la Commission canadienne des transports. Où est la vérité? Maintenant, on me dit qu'il s'agit d'un transporteur public. Y a-t-il une possibilité de tirer cela au clair?

Le président: Monsieur Hanley, est-ce que vous pourriez venir en aide au Comité?

M. Hanley: Je n'ai pas les renseignements avec moi, mais je peux voir à ce que le Comité obtienne les renseignements nécessaires en ce qui concerne la situation de ce transporteur, dès que nous serons de retour à Ottawa.

M. Parsons: J'arrive justement d'une séance de négociations avec la Iron Ore Company du Canada, qui nous a dit que la Wabush Mines et la Wabush Lake Railway étaient les transporteurs publics de Ross Bay Junction à Wabush.

Le président: Monsieur le maire, est-ce que vous avez quelque chose à ajouter à cela?

M. Hogan: Je pense que cette confusion résulte du fait qu'il y a deux chemins de fer. Le Carol Lake Railway, assure gratuitement le transport entre Labrador City et Ross Bay Junction. Il y a le Wabush Railway, qui assure le service de Ross Bay Junction à Wabush, qui est un transporteur public et qui impose des tarifs. Le Q.N.S. et L. exploite son

[Texte]

Q.S.N. and L. operate from Sept-Îles to Schefferville, and Ross Bay Junction is half-way up the line.

The Chairman: Thank you, Mr. Mayor, Mr. Skoberg.

Mr. Skoberg: Would it be a proper conclusion to suggest, or at least to be led to believe, that merchandise going into Labrador City should be less than what it is going into Wabush if they have to charge a tariff on that section of the line into Wabush? Why would there not be a difference if it is tariff-free?

Mr. Parsons: It is the same railroad line; it is the same set of tracks. What you have just beyond the airport is a "Y" or a branch, where you come into Wabush or you go into Carol Lake, which is about two miles each way. The difference in railway distance is the same, but the transportation, if it was in Wabush and the goods were for Labrador City, would have to be transported by another means.

Our bone of contention is that Wabush Mines is the common carrier, and why the Iron Ore Company sees fit to do the job of another company, we do not understand.

Mr. Crossman: Who actually made the decision during the embargo of what would be permissible or not permissible material coming into the area?

Mr. Parsons: I did not get the question. Would you repeat it, sir?

Mr. Crossman: During the embargo, who was the man or the organization responsible for the choice of material coming into the area?

Mr. Parsons: The Iron Ore Company of Canada and the Quebec North Shore and Labrador Railway from Sept Îles to Ross Bay Junction, and from Ross Bay Junction to Carol Lake, or Labrador City, it was done by the Iron Ore Company of Canada.

Mr. Crossman: And the choice of what would, or would not, be accepted as material coming in would be made by whom?

Mr. Parsons: It was decided by the manager of the terminal at Seven Islands of the Quebec North Shore and Labrador Railway.

Mr. Armstrong: The point we were making is on the regulations. The Company adhered rigidly to these regulations and did not take into account the circumstances of this area; that is, that we had no roads or other means of transporting commodities.

[Interprétation]

service entre Sept-Îles et Schefferville. Ross Bay Junction est à mi-chemin.

Le président: Merci, monsieur le maire. Monsieur Skoberg.

M. Skoberg: Est-ce qu'on doit conclure ou croire que les denrées qui vont à Labrador City devraient coûter moins cher que celles qui vont à Wabush, si on doit payer le fret jusqu'à ce point? Et pourquoi n'y aurait-il pas une différence, s'il n'y a pas de tarif?

M. Parsons: C'est la même ligne de chemin de fer, ce sont les mêmes rails. Il y a un «Y», un embranchement après l'aéroport. On va à Wabush ou à Carol Lake. C'est environ deux milles des deux côtés. Il n'y a pas de différence dans la distance, mais si les denrées qui sont destinées à Labrador City arrivent à Wabush, il faut les transporter d'une autre façon. Notre sujet de dispute, c'est que Wabush Mines est le transporteur public et nous ne comprenons pas pourquoi la Iron Ore Company fait le travail de l'autre compagnie?

M. Crossman: Une question supplémentaire. Qui a pris la décision d'imposer un embargo et de décider ce qui peut être transporté dans la région?

M. Parsons: Je n'ai pas compris la question.

M. Crossman: Durant l'embargo, quel était l'organisme ou la personne chargé de décider quelles denrées devraient être admises dans la région?

M. Parsons: La compagnie Iron Ore et le Quebec North Shore and Labrador Railway de Sept-Îles à Ross Bay Junction et la Iron Ore entre Ross Bay Junction et Carol Lake ou Labrador.

M. Crossman: Alors la décision sur le genre de marchandises, qui l'a prise?

M. Parsons: Le gérant du terminus de la Québec North Shore Labrador Railway, à Sept-Îles.

M. Armstrong: Le point que nous soulevons ici concerne les règlements. La compagnie s'en est tenue absolument aux règlements, sans tenir compte des circonstances de la région; c'est-à-dire qu'elle n'avait pas de route ou d'autre moyen de transporter les commodités.

[Text]

Mr. Crossman: That would cause certain hardships on the identification of what should, or should not, be accepted. In the case of food would the decision on what would, or would not, be accepted as food be the decision of one man?

Mr. Parsons: It was one man answering to the union committee, the terminal manager of the operations at Seven Islands.

Mr. Crossman: Could a better service have been given at the time?

Mr. Parsons: Definitely, yes.

The Chairman: Are there further questions, gentlemen? If there are none, I would like to thank you both...

Mr. Parsons: There is one thing I would like to add, Mr. Chairman. The Committee is very much concerned over the safety and welfare of the people who use this railroad, in that passengers travelling from here to Ross Bay Junction, until they get on the Q.N.S. & L. Railway, have no insurance rates and have practically to sign away their lives before they are given a ticket to travel on that train. Another important factor relative to the train service itself is that it is the only railroad we know of on which freight and other operations on the railroad have priority over passenger service. Passenger service always has priority, but this railroad works differently.

The Chairman: Mr. Skoberg?

Mr. Skoberg: This is supplementary, Mr. Chairman, to what was said by Mr. Parsons. Have you any indication of the amount of maintenance that is being done now on the roadbed of these railroads to which you are referring?

Mr. Parsons: There is an operational crew of approximately 450 personnel involved on the railroad. This is mostly day-shift work. The company may very seriously consider operating its passenger service other than on a day service. Therefore, the maintenance work can go ahead on day shift and the passenger service run through an afternoon or night shift.

Mr. Skoberg: Where is the repair work done in the maintenance of the rolling stock?

Mr. Parsons: Mostly at Seven Islands.

Mr. Skoberg: I think I should correct one statement you made. In other parts of the country at this particular time passenger trains always take the siding, too.

[Interpretation]

M. Crossman: Cela imposerait certaines difficultés quant au choix de ce qu'il faudrait ou ne faudrait pas accepter. S'il s'agit de denrées alimentaires, reviendrait-il à un seul homme de décider ce qui serait accepté comme denrée alimentaire et ce qui ne le serait pas?

M. Parsons: Oui, une personne est responsable au Comité du Syndicat, le directeur des opérations du terminus, à Sept-Îles.

M. Crossman: Aurait-il été possible de donner un meilleur service?

M. Parsons: Oui, assurément.

Le président: Avez-vous d'autres questions, messieurs? Sinon, je vous remercie tous les deux...

M. Parsons: J'aimerais ajouter une chose, monsieur le président. Le Comité se préoccupe beaucoup de la sécurité et du bien-être des usagers de ce chemin de fer, en ce sens que les passagers qui vont d'ici à Ross Bay Junction, avant d'atteindre le tronçon du Q.N.S. & L., n'ont pas de taux d'assurance et doivent pratiquement engager leur vie avant d'obtenir un billet pour s'embarquer sur ce train.

Autre point important au sujet du service du train lui-même: c'est le seul chemin de fer où, à notre connaissance, le fret et les autres choses aient priorité sur les passagers. Les passagers viennent toujours d'abord, mais ce chemin de fer fonctionne autrement.

Le président: M. Skoberg.

M. Skoberg: Ma question s'ajoute à celle de M. Parsons, monsieur le président. Avez-vous une idée de l'ampleur des travaux d'entretien exécutés sur les chemins de fer dont nous parlons?

M. Parsons: Une équipe d'environ 450 personnes est préposée au chemin de fer. Elle travaille surtout le jour. La compagnie pourrait peut-être envisager sérieusement de fournir un service passager autre qu'un service de jour. Ainsi l'équipe de jour pourrait poursuivre l'entretien de la voie et le train des passagers voyager durant la soirée ou pendant la nuit.

M. Skoberg: Où fait-on l'entretien du matériel roulant?

M. Parsons: Surtout à Sept-Îles.

M. Skoberg: Je voudrais faire une mise au point quant à l'une de ses déclarations. Dans les autres régions du Canada, les trains de passagers sont également rangés sur la voie d'évitement.

[Texte]

Mr. Parsons: Do they?**The Chairman:** Are there any further questions? Thank you, gentlemen.

I now call upon the charming lady who wished to appear before our Committee. I call upon Mrs. Irene Clarkson from Wabush.

Mrs. Irene Clarkson (Housewife, Wabush, Labrador): My name is Irene Clarkson and I live in Wabush.

Mr. Chairman and honourable guests, I have here two tins of sliced pineapple, each 28 fluid ounces. Unfortunately, they are different brands. During your recess this morning I enquired about the price of this brand, which was purchased in another store in Seven Islands. This is...

Mr. Nesbitt: Excuse me; on a point of order. These things are going on the record and we may wish to refer to them later. We cannot see the picture on the record. Perhaps you would refer to the brands and the stores by name. It would be very helpful to us later.**Mrs. Clarkson:** I understand. This brand, "Picnic," was purchased in Seven Islands at the cost of 35 cents. During your recess this morning I made further enquiries, and the "Del Monte" in the same store in Seven Islands is 40 cents. This morning before the meeting I purchased this "Del Monte" in the only store in Wabush at the cost of 63 cents. Now, 40 cents against 63 cents is 23 cents. I do not think the cost of transport is as much as that.

Also, on Tuesday I purchased 25 pounds of potatoes at the cost of \$3.99. What is the cost of 25 pounds of potatoes in Montreal, Toronto, or wherever you gentlemen come from?

Mr. Corbin: Sixty-nine cents.**Mrs. Clarkson:** Sixty-nine cents where?**Mr. Corbin:** These are new potatoes in Ottawa.**Mrs. Clarkson:** Sixty-nine cents for 25 pounds of potatoes as against a 25 pound package of potatoes in Wabush—and, I might add, Labrador—for \$3.99. We would like to have this investigated. This is only one item. There are many.**Mr. McGrath:** May I ask Mrs. Clarkson what she does with potatoes at that price? She certainly cannot afford to eat them!**Mrs. Clarkson:** No. Excuse me, sir. This tin was purchased in Seven Islands by a friend of

[Interprétation]

M. Parsons: Vraiment?**Le président:** D'autres questions? Merci, messieurs. Je voudrais maintenant accueillir une charmante dame, Mme Irene Clarkson de Wabush.**Mme Irène Clarkson (ménagère, Wabush, Labrador):** Je m'appelle Irène Clarkson, et je réside à Wabush.

Monsieur le président, j'ai ici deux boîtes d'ananas, d'une contenance de 26 onces chacune. Elles sont de marques différentes. Durant votre pause, ce matin, je me suis renseignée sur le prix de cette marque, qui a été achetée dans un autre magasin de Sept-Îles. C'est...

M. Nesbitt: Pardon, mais j'en appelle au Règlement. Ces déclarations sont consignées par écrit et nous voudrions peut-être nous y reporter plus tard. Nous ne pouvons pas voir l'étiquette dans le compte rendu. Voudriez-vous désigner vos boîtes par leurs marques respectives. Cela nous serait très utile plus tard.**Mme Clarkson:** Très bien. Cette marque, «Picnic» a été achetée à Sept-Îles au prix de 35 cents. Ce matin, pendant la pause, je me suis renseignée et la marque «Del Monte», a coûté au même magasin de Sept-Îles 40 cents. Avant la séance, j'ai acheté ce matin cette boîte de «Del Monte» dans le seul magasin de Wabush au coût de 63 cents, soit une différence de 23 cents. Je ne crois pas que le coût du transport soit à ce point élevé.

De même, mardi, j'ai acheté 25 livres de pommes de terre, à \$3.99. Combien coûtent 25 livres de patates à Montréal, Toronto ou en quelque ville où vous résidiez messieurs?

M. Corbin: \$0.69.**Mme Clarkson:** \$0.69 où.**M. Corbin:** A Ottawa.**Mme Clarkson:** \$0.69 pour 25 livres de patates, comparativement à la somme de \$3.99 que j'ai payée à Wabush, Labrador pour la même quantité. Nous voudrions que l'on fasse enquête. Ce n'est là qu'un article entre plusieurs autres.**M. McGrath:** Puis-je demander à M^{me} Clarkson comment elle s'en tire avec les pommes de terre à ce prix; elle ne peut certes pas se permettre de les manger!**Mme Clarkson:** Non. Excusez-moi, monsieur. Cette boîte de conserve a été achetée à

[Text]

mine who let me have it. This one I purchased myself. There are only my husband and myself, and this would be much too big for us. I purchased it this morning because I was coming to the meeting. I wanted to prove to you the difference in price. This one was purchased by a friend who has a large family.

Mr. McGrath: Mr. Chairman, perhaps our Clerk could make a note to have this portion of our evidence referred to the Minister of Consumer and Corporate Affairs.

The Chairman: The charming lady has said that we can take the two cans for our evidence.

Mrs. Clarkson: I would like you to have them as evidence, and here they are—35 cents

The Chairman: I will promise to carry them so long as you do not furnish the opener!

Mr. McGrath: Mr. Chairman, may I ask if that suggestion is acceptable? I think it is a worthwhile suggestion that this portion of our evidence be submitted to the Minister of Consumer and Corporate Affairs.

The Chairman: Is it agreed?

Some hon. Members: Agreed.

The Chairman: Mr. Nesbitt, on a point of order.

Mr. Nesbitt: Sir, I am glad Mr. McGrath has brought that up. I thought it was understood earlier that because of the rather special nature of this meeting any of the things produced today that referred to other government departments, such as communications and regional growth, and so on, would be referred pretty well automatically?

Mr. Pringle: For the third and last time, Mr. Chairman, may I ask a supplementary?

The Chairman: Mr. Pringle?

Mr. Pringle: Within the Department of Consumer and Corporate Affairs there is a group of people known as "Box 99, Ottawa." They will accept letters from anywhere in Canada from people such as yourself, and they like to get them. They would like to have somebody from here write them and say: "Dear Box 99, this is the case with 25 pounds of potatoes or pineapples". They will investigate that from Ottawa and reply to you. Perhaps you do not know that. I would

[Interpretation]

Sept-Îles par une amie. Cette autre, je l'ai achetée moi-même. Nous ne sommes que deux, mon mari et moi-même, et ce serait beaucoup trop pour nous. Je l'ai achetée ce matin en me rendant à la réunion pour vous prouver la différence de prix. Celle-ci a été achetée par une amie qui a une grosse famille.

M. McGrath: Monsieur le président, notre greffier pourrait peut-être noter cette partie du témoignage à l'intention du ministre des Affaires des consommateurs.

Le président: La charmante dame nous laisse ces deux boîtes.

Mme Clarkson: Je voudrais les avoir pour servir à la preuve. Les voilà: 35 cents.

Le président: Je vous promets de m'en charger tant que vous ne me fournirez pas d'ouvre-boîte!

M. McGrath: Monsieur le président, est-il pertinent de demander que cette partie de nos délibérations soit référée au ministère de la Consommation et des Corporations?

Le président: Est-ce convenu?

Une voix: C'est convenu.

Le président: M. Nesbitt, vous en avez appelé au Règlement?

M. Nesbitt: Je suis heureux que M. McGrath ait soulevé ce point. Je croyais que, étant donné le caractère particulier de cette réunion, il avait été convenu plus tôt de déférer aux autres ministères, celui des communications, du développement régional, etc., toutes les questions qui relèveraient de leur compétence.

M. Pringle: Pour la troisième et dernière fois, monsieur le président, puis-je poser une question supplémentaire?

Le président: Monsieur Pringle?

M. Pringle: Il se trouve, dans le ministère de la Consommation et des Corporations, un groupe connu sous l'étiquette: «boîte postale 99» où des personnes comme vous peuvent adresser des lettres, exposant des cas—vos boîtes d'ananas ou les pommes de terre, par exemple. Ils feront enquête et donneront suite à votre lettre. Peut-être l'ignoriez-vous. Je voudrais que tous les consommateurs le sachent.

[Texte]

like to give that information to all the consumers here.

The Chairman: Mr. Turner?

Mr. Turner (London East): During the lunch hour two other gentlemen and myself visited your chain store here. I come from London, Ontario. I was shocked at the prices. Perhaps you could give us a list, and also send a list of the prices that you are paying for everyday food needs to Box 99. I think they will look into this situation. For that type of article in London, Ontario, we pay 31 cents.

Mrs. Clarkson: Yes.

Mr. Turner (London East): Thank you.

Mrs. Clarkson: Sir, to answer you, we recently formed a citizens' committee. I think it has only been formed about a month. I understand that one of the ladies on this committee has all this information. As a matter of fact, I think it was announced on the radio quite a few weeks ago. I will get in touch with this lady and perhaps she will do this for you.

Mr. Trudel: On a point for clarification, Mr. Chairman. In the pineapple you have "Picnic" and "Del Monte". Could you give us the grade of the pineapple. That usually makes quite a difference.

Mrs. Clarkson: Pardon?

Mr. Trudel: What grade are they? How are they classified?

Mrs. Clarkson: One is "choice". I would like to remind you, gentlemen, that when I told you about this I said that they were different brands; but during the recess I had a friend look up the list price of this item in Seven Islands. This "Picnic" brand came from Seven Islands, and she looked it up. The "Del Monte" was 40 cents as against 35 cents for the "Picnic" brand. Therefore, the "Del Monte" in Seven Islands costs 40 cents and the "Del Monte" in Wabush costs 63 cents, which is a difference of 23 cents. Do you understand that now?

Mr. Trudel: I understand that very well, Mrs. Clarkson. That is the reason for my asking the question. I do not want to be facetious here. We may be discussing white and black. I want to be sure, in all fairness, that we are discussing exactly the same item. "Picnic" may have four, five, or six different grades of pineapple as also may "Del Monte". That is the reason for my question. I want to make sure that we are comparing exactly the

[Interprétation]

Le président: Monsieur Turner?

M. Turner (London-Est): Durant l'heure du lunch, nous avons, deux autres messieurs et moi-même, visité l'un de vos magasins à rayons. Je viens de London, Ontario. Les prix m'ont renversé. Si vous pouviez nous fournir une liste des prix des articles courants et en faire parvenir une copie à «Boîte 99», je crois qu'on ferait enquête. A London (Ontario), cet article coûterait 31 cents.

Mme Clarkson: Oui.

M. Turner (London-Est): Merci.

Mme Clarkson: Nous avons récemment fondé un comité des citoyens. Il y a, je crois, un mois. On m'a laissé entendre qu'une dame, membre de ce comité, possède tous ces renseignements. De fait, on l'a, je crois, annoncé à la radio il y a quelques semaines. Je demanderai à cette dame de vous dresser cette liste.

M. Trudel: A titre d'éclaircissement, monsieur le président. Il y a deux marques d'ananas, «Del Monte» et «Picnic». De quelle qualité s'agit-il ? Cela fait habituellement une différence appréciable.

Mme Clarkson: Pardon?

M. Trudel: Quelle qualité? Comment étaient-elles classifiées?

Mme Clarkson: L'une portait la mention «choice». Je vous rappelle, messieurs, que j'ai déjà précisé qu'il s'agissait de marques différentes; mais durant la pause, j'ai demandé à une de mes amies de vérifier le prix de cet article à Sept-Îles. Cette boîte de «Picnic» venait de Sept-Îles; elle a vérifié le prix: la boîte de Del Monte coûte \$0.40 et celle de «Picnic», \$0.35. Donc, la boîte de Del Monte coûte \$0.40 à Sept-Îles et \$0.63 à Wabush, ce qui correspond à une différence de \$0.23. Vous m'entendez bien?

M. Trudel: Je vous comprends très bien, madame Clarkson, et c'est pourquoi je pose la question. Je veux m'assurer que nous parlons de la même chose. Il y a peut-être 4 ou 5 qualité d'ananas «Picnic» ou «Del monte». Je voulais m'assurer que nous comparions la même chose.

[Text]

same thing. I am not trying to dispute the fact that you brought forward. I agree with you. I just want to make sure that we are talking about one and the same thing.

The Chairman: We are not experts on that, Mr. Trudel. We will send you the box so that you can look it over.

Mr. Trudel: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Are there any further question? Mr. Peddle?

Mr. Peddle: I have just one question, Mr. Chairman. I also do not want to be facetious; I am being completely serious. Would Mrs. Clarkson agree to invest another 40 cents and have her friend in Seven Islands purchase an identical can of "Del Monte" showing the price stamped at 40 cents?

Mrs. Clarkson: Yes.

Mr. Peddle: Thank you very much.

The Chairman: Mr. Corbin?

Mr. Corbin: Mr. Chairman, I wish to ask the witness for her opinion on these remarkable differences in prices. By the way, the "Picnic" brand comes all the way to Canada from South Africa and it is also the cheapest. In your opinion, Mrs. Clarkson, would the difference in price be due mainly to a markup by the retailers or distributors, or would it be attributable to transportation costs?

Mrs. Clarkson: I do not know what the storekeeper does, but I assume that he puts the price on. I do realize that we have to pay a certain amount for transport, but I am quite sure it is not 20 cents a tin as it is for the "Del Monte" in Seven Islands. There is something going on somewhere.

Mr. Corbin: As you also mentioned it, and being from the New Brunswick potato belt, I would be interested in knowing from where you get your potatoes here.

Mrs. Clarkson: I bought them at the Dominion Stores. Unfortunately, I could not carry 25 pounds of potatoes today. I was only able to carry the two tins.

Mr. Corbin: I could perhaps say for the record that . .

Mrs. Clarkson: But you can go down today. Well, I do not know. They may know that you are here and you might find them a little lower.

Mr. Corbin: You should take advantage of that.

[Interpretation]

Le président: Nous ne sommes pas des experts dans ce domaine, monsieur Trudel. Nous vous envoyons la boîte pour que vous l'examiniez.

M. Trudel: Merci, monsieur le président.

Le président: D'autres questions? Monsieur Peddle?

M. Peddle: M^{me} Clarkson consentirait-elle à demander à son amie d'acheter à Sept-Îles une autre boîte de Del Monte marquée à \$0.40?

Mme Clarkson: Je veux bien.

M. Peddle: Merci beaucoup.

Le président: Monsieur Corbin?

M. Corbin: J'aimerais savoir ce que le témoin pense de cette remarquable disparité de prix. Soit dit en passant, les ananas «Picnic» nous viennent d'Afrique du Sud, et ils sont moins chers. Cette différence de prix tient-elle uniquement à une majoration du prix par le vendeur ou le distributeur, ou si elle est à votre avis, attribuable aux frais de transport?

Mme Clarkson: Je ne sais pas ce que fait le propriétaire du magasin, mais c'est lui, je suppose, qui fixe le prix. Je sais qu'il faut payer pour le transport mais je suis sûre qu'il n'en coûte pas \$0.20 par boîte, comme c'est le cas pour la marque Del Monte à Sept-Îles. Il y a quelque chose qui ne va pas.

M. Corbin: Puisque vous en avez fait mention, et vu que je viens de la province du Nouveau-Brunswick, je voudrais savoir où vous avez acheté vos pommes de terre?

Mme Clarkson: Au Dominion. Malheureusement, je ne pouvais pas transporter ici 25 livres de pommes de terre aujourd'hui. Je n'ai pu apporter que les deux boîtes.

M. Corbin: Je pourrais peut-être faire une mise au point à l'effet que . .

Mme Clarkson: Mais vous pouvez vous y rendre aujourd'hui. Ils ont peut-être, apprenant votre présence ici, réduit leurs prix quelque peu.

M. Corbin: Vous devriez en profiter.

[Texte]

The Chairman: Yes; perhaps you should take advantage and go shopping today.

Mrs. Clarkson: This is what I am going to do.

Mr. Corbin: I can assure you, Mr. Chairman, that it is certainly not the potato-producers in New Brunswick who are making the most money out of this deal.

The Chairman: Mr. Nesbitt?

Mr. Nesbitt: I have one brief question. I do not know whether the lady can reply to it or not. If she cannot perhaps I can get the answer elsewhere. I was told today that the difference in price between a bottle of the same brand of rum here and in St. John's, Newfoundland, is 40 cents.

Mrs. Clarkson: Sir, I do not drink hard liquor.

The Chairman: Are there any further questions, gentlemen? If not, I want to thank you very, very much for your submission.

I now call upon Mr. William Wortelboer, manager of Dunphy Aldred Co.

Mr. William Wortelboer (Manager, Dunphy Aldred Co., Wabush): Mr. Chairman, and members of the Committee, first of all I would like to thank you, Mr. Chairman, for the opportunity of presenting an oral brief. I think you strayed a little from the rules and regulations here, but as you have opened at this possibility I would like to submit an oral brief, because having read the briefs presented to the Committee this morning I feel that a few items have been left out.

First of all, as manager of quite a large wholesale company in this area, I would like to bring out a few examples of how the cost of living in this area can be increased because of the transportation business.

Over the weekend, five railroad cars were placed on our warehouse siding in Wabush. These railway cars were shipped, by the way, on the basis of load and count. This means there are more or less 20,000 pounds per car. Upon unloading them—which we finished last night—we found that in one car out of 20,000 pounds roughly about 5,500 cases of a certain commodity—one out of ten cases—were damaged. That is quite a lot. In two other cars we counted one out of 25 cases damaged, and in car number five there were about 17 cases of very expensive food items also damaged. When we discovered these damages, throughout the week, on one item I phoned

[Interprétation]

Le président: Oui. Peut-être devriez-vous saisir l'occasion et faire vos emplettes aujourd'hui.

Mme Clarkson: C'est ce que je vais faire.

M. Corbin: Je puis vous assurer, monsieur le président, que ce n'est certainement pas le producteur du Nouveau-Brunswick qui s'enrichit dans cette affaire.

Le président: M. Nesbitt?

M. Nesbitt: Une petite question. Je ne sais pas si la dame peut ou non y répondre. Si elle ne le peut pas, je pourrai peut-être obtenir une réponse ailleurs. On m'a dit aujourd'hui que la différence de prix entre une bouteille de rhum achetée ici et à Saint-Jean (T.-N.) est de \$0.40.

Mme Clarkson: Je ne bois pas d'alcool.

Le président: D'autres questions? Je tiens à vous remercier, madame, de votre témoignage.

Je passe la parole au gérant de Dunphy Aldred Co., M. William Wortelboer.

M. William Wortelboer (gérant, Dunphy Aldred Co.): Monsieur le président, messieurs les membres, je veux d'abord vous remercier de me permettre de présenter oralement mon mémoire. Vous avez peut-être, à cet effet, dérogé quelque peu au règlement. Après avoir lu les mémoires présentés ce matin au Comité, j'ai estimé que certaines choses avaient été omises. Premièrement, à titre de gérant d'une grande maison de gros de la région, je voudrais vous donner quelques exemples illustrant comment le coût de la vie augmente du fait des frais de transport.

En fin de semaine, cinq wagons ont été placés sur notre voie d'évitement à Wabush. Soit dit en passant, le prix d'expédition de ces wagons est calculé suivant la charge—c.-à.-d. que chaque wagon porte une charge de 20,000 livres. Lors du déchargement—qui s'est terminé hier soir—nous avons constaté que dans un wagon contenant 25,000 livres d'une certaine denrée, une caisse sur dix était endommagée. C'est appréciable. Dans deux autres wagons, une caisse sur 25 était endommagée et dans le wagon numéro 25, 17 caisses d'une denrée alimentaire très onéreuse étaient endommagées. Lorsque nous avons constaté ces dommages au cours de la semaine, j'ai

[Text]

the principal food company who supplied this merchandise and I informed them that we had a claim of substantial value.

The company informed, which I, of course, already knew ahead of time—but always you have to go through the same procedure—their liability ceases when the merchandise has been handed over to the carrier. This carrier transports this merchandise all the way to Clermont in Quebec. From there on it goes in trucks to Seven Islands and there it is loaded from the trucks on to the Q.N.S. & L. Railway which brings it up to Ross Bay Junction. From there on the car is transported to Wabush by the Wabush Lake Railway. Because it is on the ship as load and count the last carrier—this is the carrier who puts the merchandise on to the train—seals the doors with a seal and sends our company the numbers of the seals. When the car arrives at our warehouse we merely have to check the seals. If the seals are not broken there is no responsibility whatsoever on the intermediate carriers, the Quebec North Shore and Labrador Railway and Wabush Lake Railway, other than in relation to freezing or shuntage. If we cannot prove that the damage occurred in relation to these two items then the railway companies are not responsible for damages. However, the supplier also is not responsible for these damages.

For the last four years I have had numerous claims floating back and forward between the two railway companies and other carriers to recover moneys we have lost because of damages, and we cannot recover.

Of course, the Committee will understand, as businessmen, that these shortages have to be recovered somewhere along the line, and this results in an increase in price which is carried forward to retail stores and ultimately to the consumer. Of the local railways—and we are dealing in our case with two, the Wabush Lake Railway and the Quebec North Shore and Labrador Railway—one is a bonded carrier and the other one is not. Neither of them will accept any responsibility whatsoever.

Here I merely wish to demonstrate an item which ultimately costs the public, the residents of this area, money which could be saved if companies in this area did not have to use this system of transportation, but could use direct trucking transportation originating from Montreal, or anywhere else, and truck this merchandise directly into our area. It would obviate about four times handling and all these damages, which of course would be reflected in lower prices for consumer goods in our area.

[Interpretation]

téléphoné à la compagnie fournisseuse lui faisant valoir nos prétentions.

La compagnie a répondu—ce qu'elle fait toujours—que la responsabilité se trouvait transférée au transporteur dès qu'il prenait possession de la marchandise. Cette entreprise transporte la marchandise de Clermont à Québec, et de là, jusqu'à Sept-Îles, par camions qui sont ensuite transbordés sur le Labrador North Shore qui l'amène à Ross Bay Junction. De là, par la Wabush Lake Railway, jusqu'à Wabush. Le dernier transporteur, celui qui met la marchandise sur le train, scelle les wagons et prévient notre compagnie du nombre de seaux que nous n'avons plus qu'à vérifier à l'arrivée. Si les seaux sont intacts, aucune responsabilité n'incombe aux transporteurs intermédiaires: la Quebec North Shore, la Labrador Railway et la Wabush Lake Railway autres que celles du froid et de l'aiguillage des wagons. Si nous ne pouvons pas prouver que le dommage est dû au froid ou à l'aiguillage des wagons, le chemin de fer n'est pas responsable. Toutefois, le fournisseur n'est pas non plus responsable.

Depuis 4 ans, j'ai eu plusieurs réclamations qui ont fait la navette entre les transporteurs, par le rail et les autres, pour recouvrer l'argent perdu à la suite de ces dommages et je n'ai pas réussi.

Vous comprendrez, messieurs, que ces dommages doivent être payés d'une manière ou d'une autre, et ils le sont sous forme d'une augmentation des prix de gros d'abord, puis de ceux du détail. Parmi les chemins de fer locaux—il y en a deux: la Wabush Lake Railway et la Québec North Shore—aucun n'accepte la responsabilité des dommages subis au cours du transport.

Je tiens simplement à souligner un facteur qui entraîne au consommateur des frais qu'il n'aurait pas à assumer si les compagnies de la région n'avaient pas à recourir à ce mode de transport mais pouvaient utiliser directement le transport par camion de Montréal ou d'ailleurs jusque dans notre région. On supprimerait environ quatre opérations de manutention et toutes les avaries et le consommateur de notre région n'aurait pas à payer aussi cher.

[Texte]

The facts on what I have mentioned here were brought to the attention of the Royal Commission on Food and Drug Prices which visited our area two years ago. If the Committee is interested, we put these facts before that Commission and it has all the papers. We submitted bills of lading, claims, and everything else. We were subpoenaed at that time to appear before this Commission and we had to produce our complete set of books, illustrating the cost of operating in this area.

I might say that the Commission was aghast at certain things, and they promised us that something was going to be done about it. I have to agree with a previous remark we have heard here today, that up to this moment we have not had one answer from that Commission about what they plan to do to alleviate these situations. However, the records are available in St. John's relative to the statements I have just made.

The next item I would like to bring up as manager and also as a shareholder and director in private enterprise. Being in private enterprise, of course, we like to have our investment protected. We do not like to see our investments being endangered by, among other things, a transportation system such as the present one which can be interrupted at any time due to an act of God, or an act of war, or such acts as have occurred here over the last few months. These acts cost us as a private enterprise, quite a large amount of money. Therefore, we ask this Committee if anything can be done in relation to the transportation to protect our rights, and find an alternative means of transportation, or to provide such alternative means of transportation that our private investment is protected.

As we were on the subject of air transportation, I think I might direct my next question to our provincial members because travel also reflects part of the overhead that we businessmen are encountering. We have to purchase, we have to meet other companies and we have to travel from here to St. John's quite frequently. At the beginning of this year our provincial government retracted a 25 per cent rebate on air travel between Labrador and Newfoundland. As businessmen, of course, this increases our expenses on travel, which reflects back on our overhead and ultimately costs somebody else money. As a businessman, I feel discriminated against. We would like to see this 25 per cent for frost, or for shuntage. Is that correct?

In the case of shipments under shipper's load and count, the railway car is locked up and sealed by the one who loads it—in this case, of course, at Seven Islands—and when

[Interprétation]

Ce que je vous ai dit a été signalé à la Commission royale sur les prix des aliments et drogues, qui nous a rendu visite il y a deux ans. Si le Comité est intéressé, il obtiendra d'elle la documentation pertinente. Nous lui avons remis toutes les preuves. Nous avons été cités comme témoins et obligés de présenter nos livres à la Commission pour prouver nos frais d'exploitation.

J'ajouterais que la Commission a été étonnée de certaines choses et on nous a promis que des mesures seraient prises à cet égard. Je dois être d'accord avec la remarque que nous avons entendue tout à l'heure, car, jusqu'ici, nous n'avons pas eu la moindre indication de ce que la Commission entend faire pour remédier à la situation. Toutefois, les dossiers relatifs aux déclarations que je viens de faire ont été envoyés à Saint-Jean.

Le point suivant je veux l'exposer à titre de gérant et à titre d'actionnaire et de directeur d'une entreprise privée. Dans une entreprise privée, naturellement, nous voulons protéger nos investissements contre, par exemple, un système de transport tel que celui qui existe actuellement, qui peut être interrompu n'importe quand, sous l'action des forces de la nature, à cause de la guerre, ou d'autres facteurs comme ceux qui sont entrés en jeu ces derniers mois. Tout cela coûte cher à l'entreprise privée. Nous demandons au Comité si des mesures peuvent être prises à propos du transport pour protéger nos droits et pour assurer d'autres moyens de transport propres à sauvegarder nos investissements privés.

Et puisque nous parlons du transport aérien, je vais poser ma prochaine question à nos députés provinciaux. Nous devons nous rendre à Saint-Jean assez souvent. Au début de l'année, le gouvernement provincial a retiré la réduction de 25 p. 100 qu'il accordait sur le prix du transport aérien entre le Labrador et Terre-Neuve. Cette augmentation des frais de déplacement influe sur nos frais généraux, et, en définitive, est imputée à un autre. C'est là une situation injuste qui nous frappe tout particulièrement, et nous voudrions cette réduction de 25 p. 100 au gel ou à l'aiguillage. N'est-ce pas?

Chaque expédition d'un chargement évalué au poids, le wagon est verrouillé et scellé par celui qui fait le chargement—ici, c'est à Sept-Îles, bien sûr—et quand le wagon arrive à

[Text]

the railway car arrives at our siding, its destination, the receiving company, in this case our company, merely has to see that the seals are not broken. If they are not, then everything within the car should be intact, as delivered.

Mr. Pringle: Who is responsible for loading it into that car?

Mr. Wortelboer: The one responsible for loading it into the car is either a loading firm used by the previous carrier, or the previous carrier directly.

Mr. Pringle: And do they specify the methods of loading and the necessary bulkheads, and so on, that are required for certain goods?

Mr. Wortelboer: No; on the contrary, there is one particular shipment that we have for years asked to have shipped on pallets, and this the originating company does. However, when it lands in Seven Islands they immediately take it off the pallets and—I can use the expression quite literally—they dump roughly 5.5 thousand cases of food-stuffs off pallets into the railway car, causing all sorts of damages. Then they lock the car, seal the doors and tell the then new carrier, the Quebec North Shore and Labrador Railway, that everything is okay; there is your car.

Mr. Pringle: Can you state to the Committee what your experience has been, historically, relative to the payment of claims by the rail carrier over, say, the last 12 months?

Mr. Wortelboer: Over the last 12 months we have been paid four out of twelve claims. I still have outstanding claims dating back to 1959.

Mr. Pringle: Have you done anything other than just accept the apparent procedures that are in effect? Have you done anything beyond that? Have you taken your claims any further? Have you taken legal action, or have you referred it to any railway committee of the House of Commons?

Mr. Wortelboer: No, we have not referred it to any railway committee in the House of Commons. However, we have our own follow-up system. We provide the claim and all the details necessary and wait for a few weeks and then request an answer, which we call our demand, on the long letter. Then we wait for a month, and if we do not get a reply we follow this up again and again, up to three times. Then we send a letter stating that we are now handing this matter over to our legal department, which is our lawyer's firm in Toronto.

[Interpretation]

destination sur notre voie de garage, le destinataire, notre compagnie en l'occurrence, n'a qu'à s'assurer que les sceaux sont intacts. S'ils le sont, tout ce qui se trouve dans le wagon doit aussi l'être, tel que livré.

M. Pringle: Qui est responsable du déchargement?

M. Wortelboer: Le responsable est, soit l'entreprise de chargement qui a été utilisée par l'expéditeur précédent ou l'expéditeur même.

M. Pringle: Les méthodes de déchargement, précautions nécessaires, etc., sont-elles prescrites pour certaines denrées?

M. Wortelboer: Non. Au contraire. Il y a certaines denrées que, depuis des années, nous demandons d'expédier sur des plates-formes. L'expéditeur le fait, mais à Sept-Îles, les employés les retirent et les jettent littéralement par terre: quelque 5,500 caisses de denrées alimentaires, occasionnant ainsi toutes sortes de dommages. Puis ils verrouillent le wagon, scellent la porte et assurent à la Québec North Shore que tout est en ordre, qu'ils peuvent y aller.

M. Pringle: Pouvez-vous exposer au Comité l'état des paiements des réclamations en dommages au cours des douze derniers mois?

M. Wortelboer: Au cours des douze derniers mois, nous avons été payés pour 4 de nos 12 réclamations. Certaines réclamations qui remontent à 1959 ne sont pas encore réglées.

M. Pringle: Vous en êtes-vous tenus à la procédure actuelle? Avez-vous pris d'autres mesures? En avez-vous appelé plus haut? Avez-vous intenté des poursuites judiciaires? Avez-vous référé votre cause à un comité de la Chambre des communes?

M. Wortelboer: Non. Nous n'avons rien référé à un comité de la Chambre. Toutefois, nous avons notre propre système de relance. Nous soumettons les réclamations ainsi que les détails nécessaires et nous attendons quelques semaines avant d'exiger une réponse à notre réclamation. Puis nous attendons un mois, et si nous n'obtenons pas de réponse, nous relançons à nouveau et ainsi, jusqu'à trois fois. Alors, nous envoyons une lettre disant que nous confions l'affaire à notre avocat, à Toronto.

[Texte]

However, the first time I submitted this to the lawyer's firm in Toronto, to our legal department, they happily, sent a letter back to me and told me, "Bill, you do not have a chance. Do not spend any money on it, because we are more expensive."

Mr. Pringle: I think it important that this explanation has been placed on the record. Thank you.

Mr. Peddle: Mr. Wortelboer, do I understand that your company handles a general line of food?

Mr. Wortelboer: That is correct.

Mr. Peddle: At the wholesale level?

Mr. Wortelboer: That is correct.

Mr. Peddle: Sir, do you handle Del Monte pineapples?

Mr. Wortelboer: I am sorry, we do not. Or we are lucky we do not!

Mr. Peddle: Can you comment on the evidence of the previous witness and say what could possibly justify the differential in the price of pineapple between here and Seven Islands?

Mr. Wortelboer: Mr. Peddle, I am sure that the answers to this question you will find in the report of the Royal Commission to study food and drug prices, which is in St. John's right now. It is very clearly stated in there what overheads the local stores here carry. I cannot really talk about it, but the answers are available right there.

Mr. Peddle: Justifying 23 cents of a differential?

Mr. Wortelboer: I will not say justifying that particular price, but justifying the high cost of living around here.

The Chairman: Are there any further questions? Mr. Skoberg?

Mr. Skoberg: Thank you, Mr. Chairman. If you had highway operation would you use the rail service?

Mr. Wortelboer: To a certain extent, yes; and that would be on all shipments coming directly from St. John's, Newfoundland, because that is the fastest connection. But for all merchandise shipped in from Ontario, or more or less the mainland of Canada we would definitely use trucking systems.

Mr. Skoberg: I think it was indicated here a little earlier that possibly the railways are not

[Interprétation]

Mais la première fois que j'ai confié une affaire de ce genre à notre avocat de Toronto, il m'a répondu aussitôt par le courrier: «Bill, vous n'avez aucune chance. Ne dépensez pas votre argent. Nos services coûtent encore plus cher».

Mr. Pringle: Il est important que cette explication soit versée au dossier. Merci.

Mr. Peddle: Dois-je comprendre que votre compagnie s'occupe de produits alimentaires en général?

Mr. Wortelboer: C'est exact.

Mr. Peddle: En gros.

Mr. Wortelboer: Oui.

Mr. Peddle: Est-ce que vous avez les ananas *Del Monte*?

Mr. Wortelboer: Non, je regrette. Ou devrais-je dire, heureusement.

Mr. Peddle: Pouvez-vous nous expliquer comment, d'après le témoignage du témoin précédent, il y a une telle disparité des prix d'ici avec ceux de Sept-Îles.

Mr. Wortelboer: Monsieur Peddle, je suis sûr que vous trouvez la réponse à cette question dans le rapport sur les produits alimentaires et les médicaments qui se trouve à St-Jean.

Mr. Peddle: Justifiant un différentiel de 23 cents?

Mr. Wortelboer: Je ne dirais pas justifiant un tel prix, mais justifiant l'augmentation de prix dans notre région.

Le président: D'autres questions? Monsieur Skoberg?

Mr. Skoberg: Si vous aviez une route, est-ce que vous auriez recours au transport par le rail?

Mr. Wortelboer: Dans une certaine mesure, oui. Et sûrement pour toutes les expéditions venant directement de St-Jean, Terre-Neuve, c'est la façon la plus rapide. Mais pour toutes les marchandises venant de l'Ontario ou du Canada méridional, nous utiliserions, sans hésitation, le transport routier.

Mr. Skoberg: On m'a dit tout à l'heure que les chemins de fer ne sont pas tellement in-

[Text]

very interested in handling the type of merchandise you handle. Do you think this is correct?

Mr. Wortelboer: Of course, I am not qualified to say whether or not they are interested. However, we have very many complaints about lack of co-operation, or we feel that the railway companies are not that interested, where a private company would definitely be, in catering to a customer in the best possible way.

Mr. Skoberg: And your opinion, realizing that a report has been tabled, is some of the high cost of food-stuffs caused by the distribution system after it leaves your centre?

Mr. Wortelboer: If I may, I will answer this a little differently. Apart from wholesale our company also runs a retail outlet here, a local gas station. To operate this gas station we have, of course, to employ mechanics. To do this in our area we have to get a mechanic or a manager in. To be able to do this we have to provide this man with a roof over his head, because anybody who works in Wabush other than but for Wabush Mines is out on a limb. They cannot get a home. They have to build a home themselves, or buy a trailer, put it on a lot and pay for ground rental twice as much as any employee of Wabush Mines. If I have to provide my manager with a roof over his head, I have to spend roughly \$5,000 to \$10,000 for a trailer. Depreciate that over five years and you know the cost. We have to pay \$44 a month rental for the ground on which to put the trailer.

The Chairman: Would you allow Mr. McGrath a supplementary question?

Mr. Skoberg: I will pursue it afterwards.

Mr. McGrath: How do you account for the high cost of potatoes in Wabush-Labrador City, considering the close proximity of these towns and the rail link between them and some pretty good potato-producing areas?

Mr. Wortelboer: If I were in the potato business I could see where it was, but I am not qualified to answer for the stores and what they do with their potatoes.

Mr. McGrath: But can you give an opinion? Surely you could be considered an expert...

Mr. Wortelboer: My opinion—and it will not be a qualified opinion—is that what causes the tremendous amount of wastage in the potatoes is the packaging. Potatoes are bought

[Interpretation]

téressés à manutentionner vos marchandises. Qu'en pensez-vous?

M. Wortelboer: Je ne suis pas qualifié pour dire si cela les intéresse ou non. Toutefois, nous avons beaucoup de plaintes au sujet du manque de collaboration ou que les chemins de fer manquent d'intérêt alors qu'une société essaierait de répondre aux intérêts d'un client de la meilleure façon possible.

M. Skoberg: Et à votre avis, considérant que votre rapport a été déposé, croyez-vous qu'une certaine partie du prix élevé des produits alimentaires soit attribuable au système de distribution, en provenance de votre localité.

M. Wortelboer: En plus du gros, notre compagnie a un magasin de détail, un poste d'essence. Pour l'exploiter, nous devons employer un mécanicien ou un gérant. Pour ce, nous devons lui fournir, une maison. Il faut la faire construire, la placer sur un terrain, et payer un loyer deux fois plus élevé que celui de l'employé de *Wabush Mines*. Si je dois dépenser de \$5,000 à \$10,000 pour une remorque—dépréciez ce montant sur 5 ans, et vous voyez ce qu'il en coûte—il nous faut payer \$44 par mois de loyer pour le terrain où la remorque se trouve.

Le président: Permettez-vous à M. McGrath de poser une question supplémentaire?

M. Skoberg: Je poursuivrai par la suite.

M. McGrath: Comment expliquez-vous le prix élevé des pommes de terre à Wabush Labrador City, vu la proximité de ces villes et le rail qui les relie à des régions productrices de pommes de terre?

M. Wortelboer: Si j'étais commerçant dans ce domaine, je pourrais justifier ces prix élevés.

M. McGrath: Mai sûrement, vous pourriez être considéré comme spécialisé en ce domaine et donner votre point de vue.

M. Wortelboer: A mon sens, ce qui entraîne la perte principale dans les pommes de terre c'est l'emballage. Les pommes de terre achetées en vrac par des courtiers et transportées

[Texte]

in large amounts by brokerage firms, transported to Montreal and then retransported here either by Clarke Traffic Services Ltd., or by transportation companies along the North Shore to Seven Islands; they are put on the railway, which sometimes takes a week to get the car here, and are then put into the stores. If these potatoes are packed in paper bags and are on the road for roughly a month and a half they start sweating and rotting. On many occasions—I have seen it myself and this is not to defend anyone—I have seen the local employees in the stores having to repack roughly 30 per cent of these potatoes. In other words, they throw 30 per cent out because of the effects of transportation.

If I may add to what the lady before me just mentioned, she was pretty correct. A week ago my wife bought 10 pounds of potatoes here for 99 cents. Our of the 10 pounds she was able to use 4 potatoes; so ultimately we bought 4 potatoes for 99 cents.

Mr. McGrath: Sir, may I be permitted to pursue this a little further. As a man in the food distribution business, surely these factors would apply elsewhere, as well as in Labrador City, yet they do not have the same factors contributing to costs that you have here?

Mr. Wortelboer: I do not follow your way of ..

Mr. McGrath: You say that the high cost is because of wastage.

Mr. Wortelboer: I am merely saying that in relation to the potato area which I have seen.

Mr. McGrath: And this is because of sweating, and so on?

Mr. Wortelboer: That is correct.

Mr. McGrath: Yet potatoes are transported across the country and, indeed, across the world...

Mr. Wortelboer: That is correct.

Mr. McGrath: ...and this does not seem to adversely affect the price in other areas.

Mr. Wortelboer: In my opinion potatoes delivered to stores in other places in Canada are delivered directly and very much faster than is the case in this area here.

Mr. McGrath: Eleven hours by train, and you cannot get potatoes efficiently to the market here?

Mr. Wortelboer: Mr. McGrath, over this weekend I had five railway cars come in that were shipped a week before from Seven Islands. It took one week to get these cars up here.

[Interprétation]

à Montréal, sont alors re-transportées ici par *Clark Steamship Lines* ou par *Transportation Company* le long de la côte nord jusqu'à Sept-Îles et mises sur les chemins de fer. Il faut parfois une semaine pour que ce wagon arrive à nos magasins. Si ces pommes de terre sont emballées dans des sacs de papier et qu'elles sont en route un mois et demi, elles commencent à pourrir—J'ai vu souvent les commis du magasin remettre en sac 30 p. 100 de ces pommes de terre, à cause des dégâts subis au cours du transport.

Je me permets d'ajouter quelque chose à ce que cette dame a dit tantôt, avec raison. Ma femme a acheté 10 livres de pommes de terre pour 99 cents dont elle n'a pu utiliser que quatre. Nous avons dû payer 99 cents pour 4 pommes de terre!

M. McGrath: Je voudrais poursuivre un peu cette idée. Les risques existent sûrement ailleurs qu'à Labrador City et pourtant, ils n'influent pas autant sur le coût de la vie.

M. Wortelboer: Je ne vous suis pas...

M. McGrath: Vous attribuez les prix élevés à la perte.

M. Wortelboer: Je ne parle que des pommes de terre, car je connais ce domaine.

M. McGrath: Et cela est attribuable à l'humidité, etc.

M. Wortelboer: C'est exact.

M. McGrath: Et pourtant, les pommes de terre sont expédiées partout au pays et dans le monde entier...

M. Wortelboer: C'est exact.

M. McGrath: Et les prix ne semblent pas en souffrir dans d'autres régions.

M. Wortelboer: A mon avis, les pommes de terre sont livrées ailleurs au Canada plus rapidement qu'elles le sont ici.

M. McGrath: Onze heures dans le train et vous ne sauriez voir à ce que les pommes de terre arrivent en bon état au marché?

M. Wortelboer: J'ai reçu cette semaine 11 wagons qui avaient été expédiés il y a une semaine de Sept-Îles. Il a fallu une semaine pour que ce convoi arrive ici.

[Text]

Mr. Skoberg: I would like to pursue this a little farther. I understand you to say that you are also a retailer of gasoline. Is that correct?

Mr. Wortelboer: That is correct.

Mr. McGrath: Are you also a retailer in groceries?

Mr. Wortelboer: No; just gasoline. We operate a gasoline station.

Mr. McGrath: Do you bring in any fresh fruit for your wholesale business?

Mr. Wortelboer: No; and I would not dare.

Mr. McGrath: How do they bring fresh fruit in?

Mr. Wortelboer: The same way as any other commodity. On occasion it is flown in, but 90 per cent of it is trucked in directly from Montreal or from different points along the North Shore. It is loaded on to railway cars and brought in here. If that railway car is on the road for five days it means the loss of the produce.

Mr. Blouin: Mr. Chairman, are not some fresh fruits and vegetables also being shipped from Seven Islands by air?

Mr. Wortelboer: I have heard that on many occasions such things as bananas, and so on, are flown in directly.

Mr. Blouin: But you do not have the rates, or know the costs involved in that?

Mr. Wortelboer: No, I have not. I am sorry.

Mr. Blouin: That is all right.

The Chairman: Have you finished, Mr. Skoberg?

Mr. Skoberg: Yes.

Mr. Trudel: Mr. Wortelboer, are you affiliated with wholesale firms elsewhere?

Mr. Wortelboer: No, we are not.

Mr. Trudel: You have just one outlet?

Mr. Wortelboer: One outlet; that is correct. correct.

Mr. Trudel: That is a local outlet here?

Mr. Wortelboer: That is correct.

Mr. Trudel: Are you aware, Mr. Wortelboer, that several of the main companies—and I

[Interpretation]

M. Skoberg: Je voudrais poursuivre un peu cette question. Vous dites que vous avez aussi un poste d'essence?

M. Wortelboer: C'est exact.

M. McGrath: Est-ce que vous vendez aussi les denrées alimentaires au détail?

M. Wortelboer: Non. De l'essence seulement.

M. McGrath: Une autre question: est-ce que vous importez des fruits frais pour votre commerce en gros.

M. Wortelboer: Non, je n'oserais!

M. McGrath: Comment obtient-on des fruits frais ici?

M. Wortelboer: De la même façon qu'on obtient toute autre commodité. Parfois ces choses viennent par avion. Mais la plupart du temps, elles sont expédiées par camion de divers points de la Côte-Nord. Elles sont mises à bord du train, et si le voyage dure 5 jours, il en résulte une perte.

M. Blouin: Les fruits et légumes ne sont-ils pas aussi expédiés de Sept-Îles par avion?

M. Wortelboer: Oui. Je pense qu'il en est ainsi des bananes, etc.

M. Blouin: Connaissez-vous le tarif?

M. Wortelboer: Non, je ne le connais pas.

M. Blouin: Très bien.

Le président: Vous avez fini, monsieur Skoberg?

M. Skoberg: Oui.

M. Trudel: Monsieur Wortelboer, est-ce que vous êtes affiliés à d'autres magasins de gros ailleurs?

M. Wortelboer: Non, nous ne le sommes pas.

M. Trudel: Vous n'avez qu'un débouché?

M. Wortelboer: Un débouché, c'est exact.

M. Trudel: Un débouché local?

M. Wortelboer: C'est exact.

M. Trudel: Savez-vous que plusieurs des compagnies importantes—et vous faites sans

[Texte]

take it you must deal with national companies...

Mr. Wortelboer: That is right.

Mr. Trudel: ... are delivering goods freight prepaid right to Seven Islands...

Mr. Wortelboer: That is right.

Mr. Trudel: Therefore, the problem, if there is one, must be located between Seven Islands and here?

Mr. Wortelboer: That is correct.

Mr. Trudel: Relative to claims?

Mr. Wortelboer: That is right.

Mr. Trudel: And you have not been able to solve that.

Mr. Wortelboer: Not on shipper's load and count, no. Less than shippers load and count, yes—no problems.

Mr. Trudel: Less what?

Mr. Wortelboer: Less than shipper's load and count—less than carload rates—there is no problem; but under shipper's load and count it is 95 per cent unsolvable.

Mr. Trudel: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Are there any further questions, gentlemen? Mr. Peddle?

Mr. Peddle: I have one question for the witness, Mr. Chairman. I want to get back, if I may, to the canned fruit. Do you handle any brand of canned fruit in the 28-ounce size?

Mr. Wortelboer: Not in fruit; in foods, yes.

Mr. Peddle: Yes. What is the transportation cost per unit of a 28-ounce can of anything from your source?

Mr. Wortelboer: The transportation cost runs from 98 cents a hundredweight up to \$1.69.

Mr. Peddle: And do those cans come in cases of 24 cans?

Mr. Wortelboer: It is irrelevant in such a way; it is calculated per hundredweight.

Mr. Peddle: Yes; but I am trying to establish the unit cost of a 28-ounce can of vegetables, or fruit, or what have you.

Mr. Wortelboer: This is really division. How many times do 28-ounces go into a hundredweight? That will give you the answer.

[Interprétation]

doute affaires avec des compagnies nationales...

M. Wortelboer: C'est exact.

M. Trudel: ... livrent la marchandise port payé jusqu'aux Sept-Îles...

M. Wortelboer: Oui.

M. Trudel: Le problème (si problème il y a) doit donc se situer entre Sept-Îles et ici?

M. Wortelboer: C'est exact.

M. Trudel: En ce qui concerne la réclamation?

M. Wortelboer: C'est exact.

M. Trudel: Et vous n'avez pas pu régler ce problème?

M. Wortelboer: Non. Pas dans le cas de wagons dont l'expédition est calculée suivant le poids. Autrement, oui.

M. Trudel: Non pas quoi?

M. Wortelboer: Non pas dans le cas de wagons dont l'expédition est calculée suivant le poids—où les réclamations sont insolubles dans une mesure de 95 p. 100.

M. Trudel: Merci, monsieur le président.

Le président: Y a-t-il d'autres questions? Monsieur Peddle?

M. Peddle: Une question au témoin, monsieur le président. Je reviens aux fruits en conserve. Est-ce que vous vendez des fruits en conserve, en boîte de 28 onces?

M. Wortelboer: Non pas des fruits, mais des aliments.

M. Peddle: Combien en coûte-t-il pour transporter une boîte de 28 onces?

M. Wortelboer: Le coût du transport varie de \$0.98 à \$1.69 le 100 livres.

M. Peddle: Ces boîtes sont-elles emballées en caisses de 24 boîtes?

M. Wortelboer: Cela n'a pas d'importance, puisqu'on compte au cent livres.

M. Peddle: Oui, mais j'essaie d'établir le coût par unité d'une boîte de 28 onces de fruits, de légumes, etc.

M. Wortelboer: Alors, il s'agit de diviser. Combien de fois 28 est-il contenu dans cent livres? Le résultat est votre réponse.

[Text]

Mr. Peddle: But I thought that in your business you might have a ready answer rather than have me do the calculation?

Mr. Wortelboer: No.

Mr. Peddle: Twenty-eight cents per hundredweight...

Mr. Wortelboer: Eighty-nine cents per hundredweight. Sorry; I misquoted there 89 cents up to \$1.69 per hundredweight, depending on loadage; that is, less than carload, or full carload prices. In the wintertime it is more expensive because then you have a heated car charge on top of that, which is 10 per cent. So there is a fluctuation in price.

Mr. Peddle: But the maximum would be \$1.69 a hundredweight.

Mr. Wortelboer: A dollar sixty-nine plus 10 per cent in the wintertime.

Mr. Peddle: Thank you very much.

The Chairman: Are there any further questions? If not, I would like to thank you, gentlemen, for you brief.

Mr. Wortelboer: Thank you very much.

The Chairman: Gentlemen, this is the end of the sitting this afternoon.

I wish to thank all of those who have presented briefs, and to thank the public for coming to this hearing this afternoon. I would like to extend special thanks to the Mayor who has been good enough to attend all of our meetings and has helped us to solve some of our problems. Therefore, Mr. Mayor, I wish to thank you in my own name and in the name of the Committee.

[Interpretation]

M. Peddle: J'aurais cru que vous sauriez la réponse, au lieu de me demander de faire le calcul.

M. Wortelboer: Non.

M. Peddle: \$0.98 par cent livres...

M. Wortelboer: De 89 cents le cent livres, jusqu'à \$1.69 pour cent livres, suivant le chargement. L'hiver, c'est plus cher, parce qu'il faut chauffer les wagons: 10 p. 100 de plus. Il y a donc une fluctuation dans le prix.

M. Peddle: Mais le maximum est \$1.69 le cent livres.

M. Wortelboer: Plus 10 p. 100 en hiver.

M. Peddle: Merci.

Le président: Autres questions? Je vous remercie messieurs, pour votre présentation.

M. Wortelboer: Merci beaucoup.

Le président: Messieurs, cela met fin à notre séance cet après-midi.

Je remercie ceux qui se sont présentés et tout particulièrement monsieur le maire, qui a bien voulu assister à toutes nos audiences et nous aider à résoudre certaines questions. Monsieur le maire, je vous remercie donc en mon nom et en celui du Comité.

APPENDIX A-21

TRANSPORTATION BRIEF TO
DEPARTMENT OF TRANSPORT

PRESENTED BY:

Town of Labrador City
Town of Wabush
Chamber of Commerce
Citizens Committee, Labrador City & Wabush

Introduction:

The two towns of Labrador City and Wabush are located in the southwestern portion of Labrador, Newfoundland; latitude 52 degrees 56 minutes north, longitude 66 degrees 55 minutes west. Labrador City is connected to Wabush by a 3.5 mile paved highway. The towns serve the needs of the two large iron mining operations of Iron Ore Company of Canada and Wabush Iron Mining Company, which produce annually 11,000,000 tons and 6,000,000 tons of product respectively.

Access to the towns is most readily gained by air. Two commercial airlines serve the area; Eastern Provincial Airlines from St. John's, Newfoundland, (728 miles) and Quebecair from Montreal (600 miles) and Sept Îles (200 miles). In addition both mining companies use two or more flights weekly in Company owned DC-3's to service mining operations in the area. There are two passenger trains each week to Sept Îles.

The first permanent buildings consisting of four quadruplexes were built at Labrador City in 1959 and the town has quickly expanded over a 10 year period to contain over 1500 family units, containing a population of about 8500, an additional 125 houses are under construction. It is expected that the population will reach 10,000 people within two years.

The town of Wabush was started in 1961 with some housing, a modern hotel and cafeteria under construction. It has rapidly reached a population of 3500, with more housing planned for the future, and may eventually reach a population of 5000.

Both towns are well planned and zoned. Modern schools provided by the mining companies serve the two towns, teaching from kindergarten to Grade XI. Church services of seven denominations are held in their respective edifices. Modern shopping centres serve

APPENDICE A-21

DOSSIER SUR LE TRANSPORT ADRESSÉ
AU DÉPARTEMENT DU TRANSPORT

PRÉSENTÉ PAR:

La ville de Labrador
La Ville de Wabush
La Chambre de Commerce
Le Comité des citoyens, de Labrador City, & Wabush.

Introduction:

Les deux villes de Labrador Cité et Wabush sont situées dans la région sud-ouest du Labrador, en Terre-Neuve à une latitude de 52°56' Nord, et à une longitude de 65°55' ouest. Labrador Cité est reliée à Wabush par une grand'route de voie publique pavée de 3.5 milles de long. Les villes répondent aux besoins des deux compagnies minières en opération, la Iron Ore du Canada, et la Compagnie Minière de Wabush, dont la production annuelle respective est de 11,000,000 et de 6,000,000 tonnes.

On a accès facilement aux villes par voie aérienne. Deux compagnies aériennes commerciales desservent la région; la Compagnie Provinciale de l'Est de St. Jean, Terre-neuve (728 milles) et la Compagnie Québecair couvre de Montréal (600) milles et de Sept-Îles (200) milles. Additionnellement les 2 compagnies minières ont recours à deux ou trois envolées hebdomadaires, grâce aux avions DC 3 leur appartenant. Il y a aussi deux trains pour passagers, chaque semaine allant à Sept-Îles.

Les premiers édifices permanents formés de quatre unités quadruplexes, ont été construits à Labrador Cité en 1959 et la ville s'est rapidement épanouie dans une période de 10 ans, et s'est développée au point de compter 1,500 maisons familiales, pouvant loger une population approximative de 8,500 personnes; en plus 125 maisons sont en construction. Il est prévu que la population atteindrait 10,000 personnes dans l'espace de deux ans.

La ville de Wabush a été commencée en 1961 avec quelques unités de logement, un hôtel moderne, et une cafeteria en construction. Elle a atteint rapidement une population de 3,500 personnes, avec beaucoup de maisons, en perspective, elle pourrait éventuellement atteindre une population de 5,000 personnes.

Toutes les deux villes sont bien conçues et réparties. Des écoles modernes construites par les deux compagnies minières desservent les besoins d'instruction des habitants des deux villes, et l'enseignement complet couvre les classes depuis la Maternelle et le Jardin d'En-

the two towns, with 20 outlets in Labrador City and 6 outlets in Wabush.

A modern 70 bed hospital, constructed in Labrador City by the Newfoundland Government and operated by the Salvation Army, was opened in 1965. Three medical doctors, and two dentists serve the area.

Communications are provided and operated in Labrador City by Q.N.S. & L., an associate of Iron Ore Company. They operate an automatic telephone exchange, while in Wabush Bell Telephone Company supplies the telephone system.

Iron Ore Company provide and operate a T.V. Station with taped programs provided by C.B.C., also provided are two radio booster installations, one in English and one in French.

In addition a ski hill serviced by modern ski tows, swimming pool, recreation hall, 9 hole golf course, 4 sheet curling rink and a 1200 seat arena service the area, provided by the towns and the companies. Boating and fishing are also popular as well as ski doos and hunting.

PROPOSED ROAD MANICOUAGAN TO LABRADOR CITY-WABUSH

We are proposing a new road to Labrador City—Wabush from Gagnon, Manicougan and Hauterive, Quebec. The new road will provide access to a major iron ore field in the Mount Wright area and potential tourist development as well as providing a land link to the mining towns of Gagnon, Labrador City and Wabush, with a total population within two years of approximately 20,000 people.

It would be the first road link to the Province of Newfoundland from the rest of Canada, and would tie into a proposed trunk road across Labrador, part of which is indicated on the accompanying sketch.

From a regional point of view the trunk road across Labrador and the road Labrador City to Gagnon (in the Labrador Trough) could very well fit into the recently proposed "Mid Canada Concept" with a future road

fance à la 11^e année d'études. Des Églises de sept dénominations religieuses différentes tiennent des services religieux et messes régulières dans leurs édifices respectifs. Des centres d'achat modernes couvrent les besoins des deux villes, avec 20 magasins à Labrador Cité et 6 à Wabush.

Un hôpital moderne, de 70 lits, construit à Labrador Cité par le Gouvernement de Terre-Neuve et régi par l'Armée du Salut fut inauguré en 1965. Trois médecins sont au service du public ainsi que deux dentistes.

Les communications sont fournies et opérées à Labrador Cité par la Compagnie Québec Côte Nord et Labrador, compagnie affiliée à la Compagnie Iron Ore du Canada. La Q.N.S. & L. a la responsabilité d'une Centrale téléphonique automatique, tandis que Wabush a les services de la Compagnie de Téléphone Bell.

La Compagnie Iron Ore supplée et opère une station de Télévision avec des programmes enregistrés sur bandes magnétoscopiques fournies par la Corporation de la Radiodiffusion Canadienne, ainsi que deux postes de transmission radiophonique, l'un anglophone et l'autre francophone.

En plus une belle pente de ski pourvue de remonte-pentes modernes, une piscine, un centre récréatif, un terrain de golf de 9 trous, et un stade pouvant contenir 1200 spectateurs sont fournis par la Compagnie et la ville de Labrador cité, et la ville de Wabush. Ajoutons que le bateau et la pêche sont bien populaires ainsi que l'usage de l'auto-neige et la chasse.

ROUTE PROPOSÉE MANICOUAGAN À LABRADOR CITÉ-WABUSH

Nous proposons une nouvelle route reliant Gagnon, Manicouagan, et Hauterive à Labrador Cité-Wabush. La nouvelle route permettra l'accès à une autre région minière dans le Mont Wright et contribuera au développement potentiel du tourisme, en plus qu'elle serait un lien terrestre pour les centres miniers de Gagnon, Labrador Cité et Wabush, englobant ainsi une population évaluée dans l'espace de deux ans comme atteignant 20,000 personnes.

Ce serait le premier lien routier jusqu'à la province de Terre-Neuve de tout le reste du Canada, et relierait par un tronçon de route le Labrador, d'après le schéma ci-attaché.

D'un point de vue régional le tronçon de route à travers le Labrador et la route Labrador cité-Gagnon, (dans le creux de la baie du Labrador) pourraient très bien être intégrés dans le «Concept Mi-Canada», avec une route

linking the area to Chibougamau, Matagami, Noranda mineral districts.

There are indications of copper mineralization to the west and north of Mount Wright near enough to make it an attractive prospecting area once access has been provided.

Quebec Cartier in recent years has been studying the possible sources of future ore. The three sources being studied are Mount Reid, which could feed the present Concentrator, Fire Lake near the proposed rail route to Mount Wright, and ore bodies at Mount Wright. The larger and longer term project is at Mount Wright with a possibility of increased production. Considerable excess capacity is available on the railroad to Port Cartier. A railroad to Mount Wright could well make it feasible for one or more of the smaller companies in the area (Quebec Cobalt, Mount Wright Iron and Jubilee Iron hold drill indicated ore bodies) to support and finance a viable operation.

A road built ahead of or in conjunction with the railroad will make the project at Mount Wright more attractive for physiological and economic reasons. The Quebec Government has shown some interest in building a road from Manic 5 to Gagnon. The Iron Ore Companies in the region have had preliminary talks on the feasibility of a road into the area and would, we believe, consider proposals to participate in the venture.

Development roads of this nature, to develop mineral or other resources of less potential than is available here, have often involved Federal Government, Provincial Governments and usually the mining companies interested. Various formulas for financing have been employed, but perhaps the most popular is the one third, three way split.

To ensure full development of the region we believe additional direct Government participation is required. Iron Ore companies need only a railroad to haul their ore and service their mines. The people working in those mines have been isolated from Canada for 10 years and in Schefferville for 17 years. Families working in the area find it increasingly impractical to fly out on vacation. Cars normally will be shipped to Seven Islands once per year free of charge and passes issued for railroad vacation travel. As was evidenced in the recent strike when rail service was curtailed for three months,

future reliant les régions de Chibougamau, Matagami, et Noranda, tous centres miniers.

Il y a des indications de filons de cuivre à l'ouest et au nord du Mont Wright, assez proches pour que la zone devienne intéressante, une fois que l'accès aurait été assuré.

Récemment, Québec Cartier ont examiné les sources possibles de minerai futur. Les trois sources possibles étudiées sont à Mount Reid, dont le minerai pourrait alimenter le Concentrateur, Lac de Feu près de la ligne de chemin de fer proposée allant à Mt. Wright, et des gisements de minerai à Mt. Wright. Le projet le plus grand et à une plus longue échéance est celui de Mt. Wright, avec une possibilité de production accrue. Un excès considérable de capacité peut être assuré sur la ligne de chemin de fer de Port Cartier. Une ligne de chemin de fer allant à Mount Wright pourrait fort bien rendre l'opération réalisable, pour une ou plusieurs petites compagnies de la région (à savoir: Cobalt Québec, la Compagnie de Fer de Mt. Wright, et celle de Jubilee ont perforé le sol et il y a des indications de gisements de minerai), et il est certain qu'elles seraient intéressées à subvenir et assurer un fonctionnement continu.

Une route construite préalablement ou en conjonction avec la ligne de chemin de fer rendrait le projet du Mt. Wright plus attrayant, plus intéressant pour des raisons physiques et financières. Le Gouvernement de Québec a montré quelque intérêt en construisant une route de Manic 5 à Gagnon. Les compagnies minières de fer de la région ont eu des pourparlers préliminaires sur la praticabilité de la route dans la région et seraient, pensons-nous prêtes à étudier les propositions en vue d'une participation au projet.

Des routes d'expansion de cette nature en vue du développement de ressources minérales et autres, ont intéressé le Gouvernement Fédéral, et les gouvernements provinciaux, et parfois pour un potentiel moindre de celui qui est offert par cette région. Plusieurs solutions ont été employées pour le financement de tels projets et peut-être que la solution la plus courante est celle de la participation à trois.

Pour assurer le plein développement de la région nous pensons qu'une participation gouvernementale directe est requise. La Compagnie Iron Ore a besoin d'un chemin de fer pour transporter son minerai et desservir ses mines. Les gens qui travaillent dans ces mines ont été isolés du reste du Canada pendant 10 ans et ceux de Schefferville depuis plus de 17 ans. Les familles travaillant dans ces régions considèrent l'obligation de prendre l'avion pour sortir en vacances, très peu pratiques. Les automobiles, normalement sont mises sur le train gratis, une fois par an, jusqu'à Sept-Îles, et des permis sont issus pour le voyage

many family vacations were cancelled. At the best of times it means tying up your car for at least 10 days (going and coming) during vacation time.

Advantages of a highway would include:—

1. Open access to major drill indicated ore bodies.
2. Potential tourist development.
3. Many vacationers from the area would make use of the road.
4. Inter community travel, sports activities.

5. A most prolific fishing area would be opened to an ever increasing demand for such facilities by tourists.

6. Truck service to the community would provide better quality fresh produce and mean lower cost of living due to reduced handling and reduced loss of commodity goods.

7. An alternate route in case of a railroad strike for normal community requirements.

8. A short link of some 35 miles to link to two railroads would provide alternate sources of bulk materials and/or ore shipments in case of a strike or major physical problems on either railway.

The cost of such a highway is difficult to estimate at this stage. The road from Haute-ribe to Manic 5 is built to highway specifications and is partly paved. The road from Manic 5 to Gagnon (90 miles) has not been surveyed but is sketched in on contour maps, a feasible route recently favoured by Quebec Government officials.

The railroad route by Quebec Cartier is reasonably good having been laid out using aerial photos, contour maps, with some field work including soils assessment. However final location would require detailed surveys.

Location in the Mount Wright area to Labrador City could be influenced by the Mining scheme approved, and townsite location, but in any case would not be longer than that indicated.

des passagers qui veulent utiliser le chemin de fer. Comme il a été prouvé pendant la grève récente, lorsque les trains ont été retenus pendant 3 mois, plusieurs familles ont dû annuler leurs vacances. Dans les meilleures conditions les plus normales, il est prévu que la voiture ne peut être d'usage pendant 10 jours au moins (temps requis pour l'allée et le retour sur le train) et cela, en pleine période de vacances...

Les avantages d'une voie publique consisteraient:

- 1) à rendre l'accès facile aux gisements de minerai préindiqués.
- 2) au développement touristique virtuel
- 3) à l'usage de la route par les vacanciers
- 4) aux échanges entre les diverses communautés, et à l'encouragement des activités sportives
- 5) à l'utilisation d'une zone plus prolifique de pêche, ouverte aux touristes
- 6) à l'initiation d'un service de camions qui pourvoieraient des produits frais offerts à des prix abordables puisque le maniement de ces produits serait réduit.

7) la route serait une issue normale au pis aller et dans le cas d'une grève des trains

8) un court tronçon de 35 milles reliant les deux chemins de fer, fournirait d'autres sources de matériaux bruts, ou cargaisons de minerai, dans le cas d'une grève ou autres problèmes majeurs sur les voies ferrées.

Le coût d'une telle voie publique de grande communication est difficile à évaluer en ce moment. La route de Haute-ribe à Manic 5 est construite selon les conditions requises pour la grand-route, et est partiellement pavée. La route de Manic 5 à Gagnon (90 milles) n'a pas été topographiée, mais elle est dessinée sur les cartes comme une route praticable, et récemment acceptée comme telle par les fonctionnaires du gouvernement de Québec.

La route de chemin de fer de Québec Cartier est raisonnablement bonne, ayant été dessinée après des prises de vue aérienne, des cartes de profil et quelques travaux d'évaluation des terrains. Cependant l'emplacement final exigerait des études plus détaillées.

L'emplacement du chemin de fer dans la zone du Mt. Wright, jusqu'au Labrador, pourrait être déterminé par le projet d'excavation minière et par la délimitation du site de la ville, mais néanmoins, il ne serait pas plus loin de celui indiqué présentement.

Ten miles of road from Gagnon to the airport is improved road, while 8 miles of road from Labrador City to Duley Lake is an access road only and would have to be improved.

Approximately 15 miles of the total road to Labrador City—Wabush would lie in Newfoundland, the remainder is in Quebec.

To sum up:—

	New Road	Existing
	mi.	mi.
Hauterive to Manic 5.....		130
Manic 5 to Gagnon.....	90	
Gagnon to Airport.....		10
Airport to Mount Wright.....	65	
Mount Wright to Duley Lake..	25	
Duley Lake to Labrador City.		8
	180	148
Existing Highway Status.....	140	
Existing Access Road.....	8	
New Road required.....	180	
Total link to Highway 15..	328	

The costs of such a road could be spread over a number of years with perhaps \$60,000—\$100,000 per mile initial cost for a graveled grade, to a possible \$150,000—\$200,000 per mile for a modern heavy duty highway. Possibly different formulas for different sections of the road would apply according to the interests of the province or the companies concerned.

Dix milles de route de Gagnon à l'aéroport sont en bon état tandis qu'un tronçon de 8 milles de Labrador Cité au Lac Duley, est un chemin tout juste carrossable et devrait être réparé.

Approximativement 15 milles de la longueur totale de Labrador Cité-Wabush se trouveraient en Terre-Neuve et le restant dans la province de Québec.

Pour résumer:

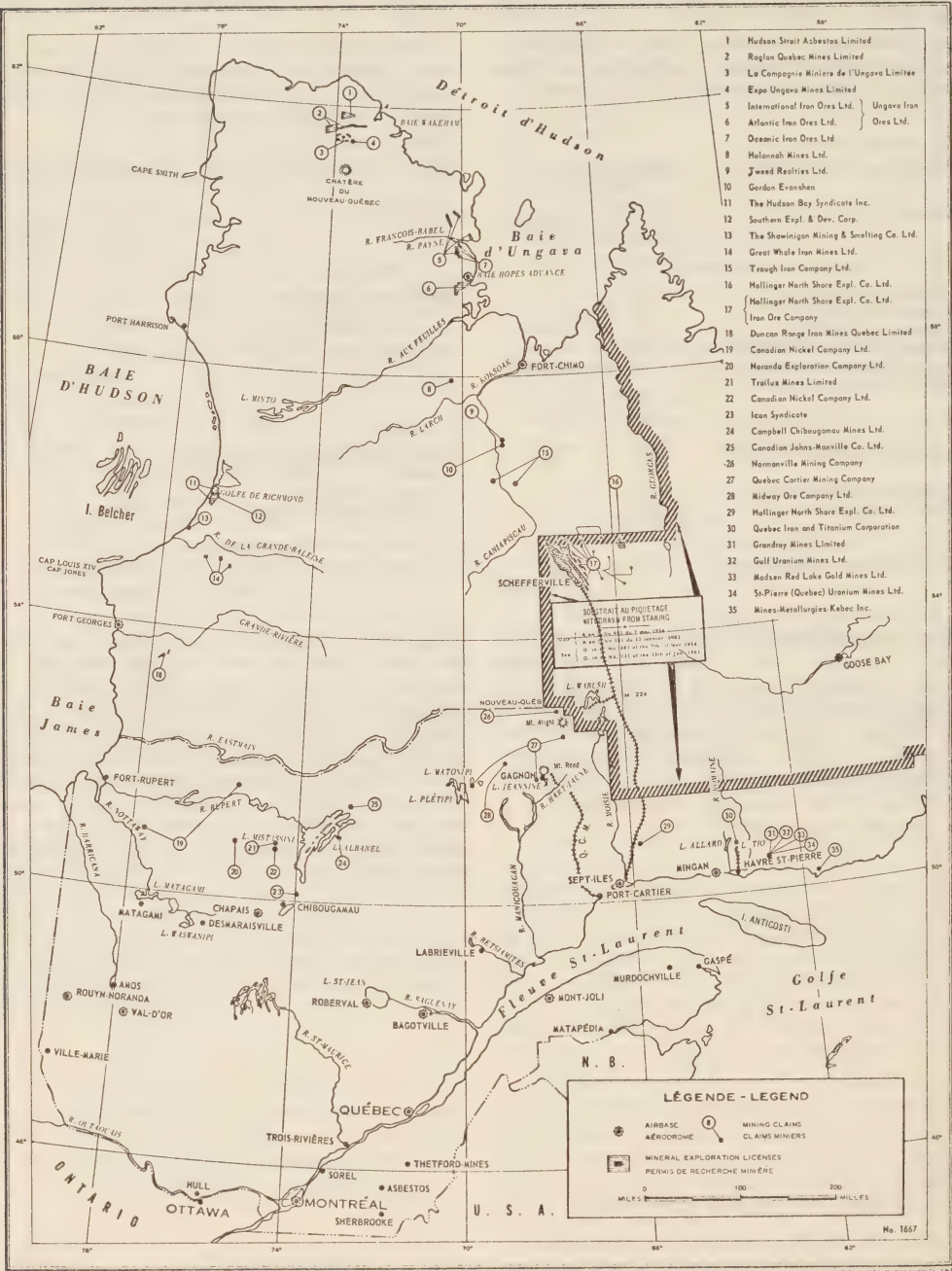
	Nouvelle route	Existant
	milles	milles
Hauterive à Manic 5.....	90	130
Manic 5 à Gagnon.....		
Gagnon à l'aéroport.....		
Aéroport au Mt. Wright.....	65	10
Mt. Wright à Duley Lake.....	25	
Duley Lake à Labrador Cité...		8
	180	148
Statut de Voie Publique Existant.....	140	
Route carrossable.....	8	
Nouvelle route requise.....	180	
Tronçon de liaison total pour la Voie Publique 15....	328	

Le coût pour une telle voie publique pourrait être dressé sur une période couvrant un certain nombre d'années avec peut-être un coût initial de \$60,000-\$100,000 par mille pour une route en gravelle, et de \$150,000-\$200,000 par mille pour une route publique de grande communication. Probablement des formules différentes selon les sections de la route seraient appliquées, déterminées par les intérêts de la province et des compagnies intéressées.

MINISTÈRE DES RICHESSES NATURELLES
L'HONORABLE DANIEL JOHNSON
MINISTRE



DEPARTMENT OF NATURAL RESOURCES
PAUL-EMILE AUGER
SOUS-MINISTRE DEPUTY MINISTER



L'ACTIVITÉ MINIÈRE
AU NORD DU 50° PARALLÈLE
Exploration—Mise en valeur—Exploitation

MINING ACTIVITIES
NORTH OF 50° PARALLEL
Exploration—Development—Exploitation

SEPT. 1967

RAIL SERVICE LABRADOR CITY & WABUSH

Introduction:—

In the past the citizens and merchants of the towns of Labrador West have expressed their dissatisfaction with current railway rates and services.

Procedure:—

In order to compile the required data the writer contacted the following entities and received excellent cooperation from all quarters.

- (a) Canadian Transport Commission: Maritime Freight Rate Reduction. See appendix 1.
- (b) Canadian National Railways: Rate Tables.
- (c) Quebec North Shore and Labrador Railway: Existing carrier tariffs and passenger service.
- (d) Wabush Lake Railway: Canadian Freight Classification no 22 and existing carrier tariffs.

TARIFFS

Discussion:—

By studying the rates as outlined by the Canadian Freight Classification and comparing them to the Q.N.S. & L. individual carrier tariffs. We see that Q.N.S. & L. current rates average 9.65 percent lower than C.F.C. rates that apply in Upper Canada.

The Maritime freight rate reduction act (appendix I) illustrates:

- (a) Any freight shipped within the Maritimes is subject to a 20 percent reduction in rates.
- (b) Freight shipped from the Maritimes to other points in Canada is subject to a 30 percent reduction covering the portion of the shipping that took place within the Maritimes.

If we were to have our area included in the portion of Canada covered by the M.F.R. act we stand to receive the following benefits:

- (a) We would receive a 20 percent rate reduction on all goods shipped to us from within the Maritimes.
- (b) We would receive a 30 percent rate reduction on all goods (including ore) shipped to areas outside the Maritimes.
- (c) We would not receive any assistance on goods shipped to us from west of Quebec City.

SERVICE DE VOIE FERRÉE-LABRADOR CITÉ & WABUSH

Introduction

Au passé les habitants et marchands des villes du Labrador Ouest, ont exprimé leur mécontentement pour les taux courants des chemins de fer faisant le service.

Procédure

Afin de ramasser tous les renseignements et informations requises, le soussigné a contacté les organisations suivantes, et a reçu une coopération des plus satisfaisantes de toutes ces sources:

- a) Commission des transports canadiens: Taux de réduction du fret dans les Maritimes. Voir Appendice (1)
- b) Chemins de fer canadiens: Tableau des Taux
- c) Q.N.S. & L.: Tarifs existants pour le transport des marchandises et prix des billets pour passagers.
- d) Compagnie de chemin de fer de Wabush; Classification du Fret canadien n° 22 et taux actuels de transport.

TARIFS

Discussion

En étudiant les taux comme classifiés par la Commission du fret canadien et en les comparant aux tarifs de la Q.N.S. & L., nous voyons que les taux courants de la Q.N.S. & L., sont en moyenne de 9.65 p. 100 moins élevés que ceux applicables par la Commission du fret canadien dans le Nord du Canada.

L'Acte de réduction du fret dans les Maritimes (appendice 1) illustre:

- a) que tout fret expédié dans les Maritimes est sujet à une réduction de 20 p. 100.
- b) que tout fret partant des Maritimes, et expédié en d'autres points du Canada est sujet à une réduction de 30 p. 100 y compris la portion du transport ayant lieu dans les Maritimes.

Si nous devons inclure notre région dans la portion du Canada couverte et desservie par l'acte de Réduction des Maritimes, nous profiterions des avantages suivants:

- a) 20 p. 100 de réduction sur le transport des marchandises expédiées, nous parvenant des Maritimes.
- b) 30 p. 100 de réduction sur le transport des marchandises (y compris le minerai) expédiées au dehors des Maritimes.
- c) Nous n'aurions aucun avantage pour les marchandises provenant de l'ouest de la ville de Québec.

Conclusions and Recommendations:—

It appears unlikely that the Canadian Transport Commission will include our area within the M.F.R. boundaries. The reasons being:

(a) The Federal Government does not believe that this mode of assistance is as effective as it was when introduced in 1927 and therefore would not be conducive to a further extension of the existing boundaries.

(b) If the M.F.R. act did come into effect here, the Federal Government would be subsidising the mining companies to the tune of 17.5 million dollars per year on ore shipments alone, (unless ore shipments were excluded). In the interest of lowering the cost of living by reducing the amount of costly handling our goods presently require, we would suggest that the Federal Government be requested to apply the equivalent amount of what a transportation subsidy would be towards the construction of a road into the area.

PASSENGER SERVICE AND EQUIPMENT*Discussion:—*

The present passenger service is operated by the Q.N.S. & L. and I.O.C. of C. with train service in the area twice weekly. The Q.N.S. & L. operates between Sept Îles and Schefferville 3 times weekly. The I.O.C. of C. provides service between Ross Bay Junction and Labrador City. Wabush Iron Mines supply freight service to Wabush and are the designated Public carrier on the branch line.

The trip from Labrador City to Sept Îles takes anywhere from 8 to 10 hours and costs \$8.95 for adults, \$4.45 for children 6 to 12 years of age, with no charge for children under six years.

The Q.N.S. & L. portion of the trip have fairly good coaches and operate a reasonably priced diner. The I.O.C. of C. portion (Ross Bay Junction to Labrador City) is considerably less than adequate. The passenger car is of pre-WW II vintage and is inadequately heated by a single oil stove. It should be noted that there is no charge for this service nor does the operating company accept responsibility for passengers or baggage. Freight and express are also carried free of charge from Ross Bay to Labrador City.

Conclusions et recommandations

Il apparaît peu probable que la Commission du transport canadien inclurait notre zone dans les délimitations de l'acte de réduction dans les Maritimes. Les raisons étant:

a) Le Gouvernement fédéral ne croit pas à l'efficacité d'une telle assistance comme elle le fut initialement en 1927, et par la suite ne contribuerait pas à l'extension des frontières existantes.

b) Si l'acte de réduction deviendrait effectif ici, le Gouvernement fédéral subventionnerait les compagnies minières et leur accorderait 17.5 millions annuellement, rien que pour les cargaisons de minerai (à moins que le minerai en soit exclu). Dans l'intérêt d'abaisser le coût de la vie en réduisant le maniement dispendieux des marchandises présentement requises, nous suggérerions que le Gouvernement fédéral veuille bien assumer le montant équivalent des subventions éventuelles, pour l'investir dans la construction d'une voie publique dans cette région.

SERVICE PRÉVU POUR LES PASSAGERS ET L'ÉQUIPEMENT*Discussion*

Les passagers actuellement desservis par les trains de la Q.N.S. & L. ont un service de trains deux fois par semaine. La Q.N.S. & L. assume l'opération entre Sept-Îles et Schefferville 3 fois par semaine. La Compagnie IRON ORE pourvoit le service entre Ross Bay Junction, et Labrador-Cité, et la Compagnie de Wabush fait le service du fret, étant dénommée Compagnie de Transport Public.

Le voyage de Labrador Cité à Sept-Îles prend 8 à 10 heures et le billet coûte \$8.95 pour les adultes, \$4.45 pour les enfants de 6 à 12 ans et il n'y a pas de charge pour les enfants de moins de six ans.

La partie du voyage assumée par Q.N.S. & L. est effectuée dans des wagons acceptables et un service de wagon-restaurant est offert à des prix raisonnables. La partie du voyage Ross-Bay Junction—Labrador Cité assumée par la compagnie I.O.C. du Canada, laisse beaucoup à désirer. Le wagon passager est de fabrication antérieure à la 2^e Guerre Mondiale, et est insuffisamment chauffé par une seule fournaise à l'huile. Cependant il faut noter qu'il n'y a pas de charge pour ce service et que la Compagnie n'accepte aucune responsabilité pour les passagers ou leurs effets personnels. Le fret et les envois express sont effectués sans aucune surcharge de Junction Ross Bay à Labrador Cité.

Conclusions and Recommendations:—

When considering the less than adequate service between Ross Bay and Labrador City, a person must remember that it is provided on a gratis basis through the courtesy of I.O.C. of C. who are not common carriers.

We would suggest that the common carrier, Wabush Lake Railway, fulfill its responsibility, providing improved heated cars and three trains weekly. Up from Sept Iles on Sunday, Tuesday and Thursday and down to Sept Iles on Monday, Wednesday and Friday, meeting Q.N.S. & L. trains at Ross Bay, Wabush Lake Railway does not operate on Q.N.S. & L. track, therefore a through service from Sept Iles to the area is impossible, yet through service could save about one hour in trip time.

Several solutions are possible:—

1. Wabush could operate 3 trains weekly to meet Q.N.S. & L. trains.

2. Wabush could purchase suitable cars to serve the area and arrange for Iron Ore Company to carry out the service.

3. Wabush charter as Public carrier could be cancelled and Q.N.S. & L. be designated the Public carrier. Q.N.S. & L. presently do not have any rights on Northern land tracks, yet to provide proper service from Sept Iles to the area, only one Public carrier through the system can provide the most desirable and economic service.

4. Option 3 does not seem practical under the present agreements, however if Carol Lake Railway operated by Iron Ore Company were the common carrier a desirable passenger service would be more practical to arrange.

5. Carol Lake Railway could be approached to improve passenger comforts.

Conclusion et Recommandations

Quand on considère le service moins que suffisant entre Jonction Ross-Bay et Labrador Cité, on ne doit pas oublier qu'il est offert gratis, et gracieusement par la Compagnie, qui n'est en aucune façon une compagnie de Transport. Nous suggérons que la Compagnie Wabush (Compagnie de Chemin de Fer du Lac Wabush) puisse assumer sa responsabilité en fournissant des wagons mieux chauffés, et si possible trois fois par semaine. Venant de Sept-Îles, le dimanche, mardi et jeudi, et allant à Sept-Îles le lundi, mercredi et vendredi pour assurer la correspondance des trains de la Q.N.S. & L. à Jonction Ross-Bay. La Compagnie de chemin de fer de Wabush n'utilise pas la voie ferrée de Q.N.S. & L. donc un service direct de Sept-Îles au Labrador n'est pas possible, et cependant un service direct raccourcirait le trajet d'une heure.

Plusieurs solutions sont possibles

1) Wabush pourrait faire opérer 3 trains par semaine pour correspondre avec les trains Q.N.S. & L.

2) Wabush pourrait acheter des wagons appropriés pour desservir les besoins de la région et permettre à la IRON ORE d'assumer le service.

3) Le Contrat d'affrètement de Wabush en tant que Compagnie de Transport Public, pourrait être annulé et la Q.N.S. & L. pourrait être désignée pour opérer. La Q.N.S. & L. n'a présentement aucun droit sur les voies du Grand Nord, et cependant, pour assurer un service efficace de Sept-Îles à cette région, une compagnie de transport public, couvrant la zone entière donnerait un service adéquat.

4) L'Option n° 3 ne semble pas pratique dans les conditions présentes; cependant si la Compagnie de chemins de Fer de Carol Lake, était opérée par la IRON ORE agissant en Compagnie de transport public, un meilleur service pour passagers serait plus facile à organiser.

5) La Compagnie de chemins de fer Carol Lake pourrait être approchée afin que le service pour passagers soit amélioré.

Appendix No. 1

20 per cent reduction on freight shipped between points within the Maritime provinces including the island of Newfoundland.

30 per cent reduction of freight shipped from points in the Maritime provinces to other points in Canada. (Reduction applies only over the portion between point of origin and the western boundary at Lévis, Quebec.

Appendice n° 1

20 p. 100 de réduction sur le fret expédié entre les différents points des Maritimes, y compris l'île de Terre-Neuve.

30 p. 100 de réduction sur le fret expédié, des différents points des Maritimes et allant vers d'autres points du Canada. (La réduction s'applique uniquement sur le trajet entre le point d'origine et la frontière à l'ouest de Lévis, Québec.

There is no reduction applicable to freight rates for movements into the Maritime provinces.

Any railway or trucking company within the Maritime provinces can apply for this rate reduction.

The Province of Newfoundland, excluding Labrador, was included in this subsidy at time of Confederation.

AIR SERVICE LABRADOR CITY - WABUSH

The area is presently served by Quebecair operating out of Montreal, and serving communities along the St. Lawrence including Sept Îles, then north to Gagnon, Wabush and Schefferville.

Daily service is provided by a jet aircraft and Fairchild with a capacity of 70 & 34 passengers respectively. Fairchild to continue to Schefferville.

Since the inception of the jet service some flights have been cancelled or would not land due to weather conditions. We feel that a Fairchild probably would have landed. However, we are told that this situation will be alleviated by the installation of ground controls to be completed in 1971.

The most frequent complaints heard, regarding Quebecair concern rates, particularly between Wabush and Sept Îles, \$24.00 for 200 air miles. This is high compared to rates in Central Canada, and compared to air mile rates for Quebecair in Sept Îles from Montreal. Perhaps airlines and others take the attitude, "that's a highly paid area they can afford it". A considerable number of people will now use the railroad instead of using airlines whenever possible.

Eastern Provincial Airlines serve the area with one jet arriving at 12:45 A.M. and departing at 1:30 A.M.. The most frequent complaints heard are listed:-

1. What an ungodly hour to travel with kids.
2. Why don't they advise passengers in time when flights are cancelled. People have been called to the airport as many as four times before catching a flight.
3. Why are rates so high? Labrador City to St. John's (700 miles) \$86.00; St. John's to Montreal (Approximately 1000 miles) \$66.00

La réduction ne s'applique pas au taux du fret pour des transferts à l'intérieur des provinces Maritimes.

Toute compagnie locale de chemin de fer ou de camions dans les Maritimes a droit de demander cette réduction.

La Province de Terre-Neuve, le Labrador exclu, était incluse dans cette subvention au moment de la Confédération.

SERVICE PAR VOIES AÉRIENNES— LABRADOR CITÉ-WABUSH

La région est maintenant desservie par la Compagnie d'aviation Québecair, qui effectue le service des différentes communautés, tout le long du fleuve du St-Laurent y compris la ville de Sept-Îles, puis au nord de Gagnon allant jusqu'à Wabush et Schefferville.

Un service quotidien est offert par un avion à réaction et un du type Fairchild, de capacités respectives de 70 et 34 passagers. Le Fairchild continue jusqu'à Schefferville. Depuis l'instauration du service de l'avion à réaction, quelques envolées ont été annulées et les avions n'ont pas pu atterrir à plusieurs reprises, vu les conditions météorologiques. Nous pensons qu'éventuellement un avion Fairchild aurait pu atterrir. Cependant, on nous dit que cette situation se dissiperait, par l'installation future des tours de contrôle, qui seront achevées en 1971.

Les griefs les plus fréquemment entendus se rapportent au prix du billet de Québecair pour le passage Wabush-Sept-Îles, distance 200 milles, et le billet coûte \$24.00. Ceci est un prix bien élevé comparé aux prix des passages au Centre du Canada et pour d'autres régions desservies par Québecair entre Sept-Îles et Montréal. Peut-être que les Compagnies d'aviation et autres adoptent l'attitude bien connue: «C'est une région où les gens ont les moyens».—Cependant de plus en plus un nombre considérable de personnes prennent le train dorénavant.

La Compagnie Provinciale de l'Est dessert la région avec un avion à réaction arrivant à 12:45 A.M. et repartant à 1:30 A.M. Les griefs les plus fréquemment formulés sont les suivants:

- 1) Quelle heure impossible pour voyager avec des enfants.
- 2) Pourquoi la Compagnie n'avise-t-elle pas à temps les passagers des envolées annulées? Des passagers ont été appelés à l'aéroport à quatre reprises avant d'embarquer finalement!...
- 3) Quelle est la raison pour les prix si élevés du billet: Labrador Cité à St-Jean (700 milles) \$86.00; St-Jean à Montréal (1,000 milles à peu près) \$66.00.

The introduction of jet service into Wabush has in fact led to a deterioration of service particularly by Eastern Provincial Airlines. One and often two flights per day before and fewer cancellations. On a recent week 3 of 6 jet flights were cancelled.

Perhaps when decisions are made on recent applications re routes from Goose Bay, Labrador City to Montreal by Quebecair and Eastern Provincial Airlines, air service can be restored to some semblance of service.

APPENDIX A-22

THE ROYAL CANADIAN LEGION
GRANT-CRERAR BRANCH NO. 57
P.O. BOX NO. 159, WABUSH, LABRADOR

September 1969

BRIEF TO BE PRESENTED TO TRANSPORTATION COMMISSION

1. D. O. T. to take over all airport facilities. Present conditions deplorable.

2. Air Canada to take over service to and from Wabush. Present rates considered too high.

3. Federal Offices for Labrador West—All Departments.

4. Cars checked on tickets of Q. N. S. and L.

5. Why does produce from Sept Îles go to Labrador City, when Wabush Railway has refrigerated cars.

6. Tri-weekly passenger service between Labrador City-Wabush and Sept Îles e.g. Fast commuter type service.

7. Road to connect with Trans-Canada highway.

Garnet Dunsmore,
President.

L'introduction du service par avion à réaction n'a été d'aucun secours pour Wabush, puisque sensiblement le service s'est détérioré et pour la E.P.A. auparavant on pouvait compter une ou deux envolées par jour et beaucoup moins d'annulations, tandis que récemment 3 des 6 envolées de la semaine avaient été annulées.

Peut-être lorsque les décisions seront prises sur les nouveaux itinéraires de Goose-Bay, à Labrador Cité par E.P.A. et Montréal-Labrador Cité par Québecair de meilleurs services seront assurés.

Signature: J. L. Dunkin

Pour la traduction: E. Sowka.

APPENDICE A-22

LA LÉGION ROYALE CANADIENNE
SUCCURSALE DE GRANT-CRERAR N° 57
CASE POSTALE N° 159, WABUSH
(LABRADOR)

Septembre 1969

Mémoire destiné au Comité des transports

1. Le ministère des Transports devrait se charger de toutes les installations aéroportuaires. Les conditions actuelles sont déplorables.

2. Air Canada devrait se charger des services à destination et en provenance de Wabush. Les tarifs actuels sont trop élevés.

3. Bureaux du gouvernement fédéral pour le Labrador-Ouest—Tous les ministères.

4. Les voitures devraient être expédiées par le chemin de fer du Littoral nord de Québec et du Labrador sur l'achat de billets-voyageurs.

5. Pourquoi les produits venant de Sept Îles vont-ils à Labrador-City, alors que le chemin de fer de Wabush possède des wagons frigorifiques?

6. Un service rapide pour voyageurs trois fois par semaine entre Labrador-City, Wabush et Sept-Îles devrait être inauguré.

7. Il y a lieu d'aménager une route reliée à la route transcanadienne.

Le président,
Garnet Dunsmore

OFFICIAL BILINGUAL ISSUE

FASCICULE BILINGUE OFFICIEL

HOUSE OF COMMONS

CHAMBRE DES COMMUNES

First Session

Première session de la

Twenty-eighth Parliament, 1968-69

vingt-huitième législature, 1968-1969

STANDING COMMITTEE

COMITÉ PERMANENT

ON

DES

**TRANSPORT
AND COMMUNICATIONS**

**TRANSPORTS
ET DES COMMUNICATIONS**

Chairman

H.-Pit Lessard

Président

MINUTES OF PROCEEDINGS
AND EVIDENCE

PROCÈS-VERBAUX ET
TÉMOIGNAGES

No. 35

LIBRARY



DEC 4 1969



UNIVERSITY OF TORONTO

SATURDAY, SEPTEMBER 13, 1969

LE SAMEDI 13 SEPTEMBRE 1969

SCHEFFERVILLE, P.Q.

Respecting

Concernant

Transportation problems in the Atlantic Provinces—Part II—Quebec—Labrador.
Problèmes des transports dans les provinces de l'Atlantique—2^e partie—Québec—Labrador.

WITNESSES—TÉMOINS

(See Minutes of Proceedings)

(Voir Procès-verbal)

STANDING COMMITTEE
ON
TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

COMITÉ PERMANENT DES
TRANSPORTS ET DES
COMMUNICATIONS

<i>Chairman</i>	Mr. H.-Pit Lessard	<i>Président</i>
<i>Vice-Chairman</i>		<i>Vice-président</i>
and Messrs.		et MM.

Allmand,
Blouin,
Breau,
Corbin,
Crossman,
Duquet,
Godin,

Howe,
McGrath,
Mather,
Nesbitt,
Nowlan,
Portelance,
Pringle,

Peddle,
Skoberg,
Thomas (*Moncton*),
Trudel,
Turner (*London*
East)—(20).

(Quorum 11)

Le greffier du Comité,
ROBERT NORMAND,
Clerk of the Committee.

[Text]

MINUTES OF PROCEEDINGS

SATURDAY, September 13, 1969.
(67)

The Standing Committee on Transport and Communications met this day in Schefferville, P.Q., at 10.20 a.m., the Chairman, Mr. H.-Pit Lessard, presiding.

Members present: Messrs. Blouin, Breau, Corbin, Crossman, Duquet, Godin, Howe, Lessard (*LaSalle*), McGrath, Nesbitt, Peddle, Portelance, Pringle, Skoberg, Thomas (*Moncton*), Trudel, Turner (*London East*) (17).

Witnesses: From Schefferville, P.Q.: Messrs. Marc Chénier, Mayor; Raymond Poitras, City Manager; Médard Gagnon, President, Local Labourers Syndicate; Donat Cyr, General Director, Schefferville Hospital; Ernest Boie, M.D.; *From the Air Transport Committee:* J. P. Lalonde, Secretary.

The witnesses presented their briefs and were questioned.

On motion of Mr. McGrath, it was agreed;—

That at an appropriate time, the Committee call a representative of Wabush Enterprises to appear before it.

Mr. Raymond Poitras read the brief of the town of Schefferville into the record (*See Evidence*). Supplementary information was supplied by Mr. J. P. Lalonde, Secretary, Air Transport Committee.

As previously agreed a brief summarized by Mr. Médard Gagnon, President, Local Labourers Syndicate, was attached to this day's Minutes of Proceedings and Evidence as *Appendix A-23*.

On motion of Mr. McGrath, it was agreed;—

That the brief from the town of Gagnon, when received be attached to this day's Minutes of Proceedings and Evidence as *Appendix A-24*.

[Traduction]

PROCÈS-VERBAL

Le SAMEDI 13 septembre 1969
(67)

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit ce matin à 10 h. 20, à Schefferville (P.Q.), sous la présidence de M. H.-Pit Lessard, président.

Députés présents: MM. Blouin, Breau, Corbin, Crossman, Duquet, Godin, Howe, Lessard (*LaSalle*), McGrath, Nesbitt, Peddle, Portelance, Pringle, Skoberg, Thomas (*Moncton*), Trudel, Turner (*London-Est*)—(17).

Témoins: De Schefferville (P.Q.): MM. Marc Chénier, maire; Raymond Poitras, administrateur municipal; Médard Gagnon, président, Syndicat local des ouvriers; Donald Cyr, directeur général, Hôpital de Schefferville; Ernest Boie, docteur en médecine; *Du Comité des transports aériens:* J.-P. Lalonde, secrétaire.

Les témoins présentent leurs mémoires et répondent à des questions.

Sur la proposition de M. McGrath, il est décidé

Qu'à un moment opportun, le Comité convoque un représentant des Entreprises Wabush.

M. Raymond Poitras donne lecture du mémoire de la ville de Schefferville (*Voir Témoignages*). M. J.-P. Lalonde, secrétaire du Comité des transports aériens, donne des renseignements supplémentaires.

Comme il avait déjà été décidé, un mémoire que résume M. Médard Gagnon, président, Syndicat local des ouvriers, est consigné au compte rendu de ce jour comme *Appendice A-23*.

Sur la proposition de M. McGrath, il est décidé

Que, lorsqu'on le recevra, le mémoire de la ville de Gagnon soit annexé au compte rendu de ce jour comme *Appendice A-24*.

Messrs. Donald Cyr, General Director MM. Donald Cyr, directeur général de
Schefferville Hospital and Ernest Boie, l'Hôpital de Schefferville, et Ernest Boie,
M.D. made oral statements. docteur en médecine, font chacun une
déclaration orale.

At 11.40 a.m. the Committee adjourned A 11 h. 40 du matin, le Comité lève la
to 4.00 p.m. this day in Goose Bay, séance, pour se réunir de nouveau cet
Labrador. après-midi à 4 h., à Goose Bay, Labrador.

Le greffier du Comité,
ROBERT NORMAND,
Clerk of the Committee.

[Texte]

TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

Le samedi 13 septembre 1969.

• 1020

Le président: Mesdames et messieurs, je tiens à souhaiter la bienvenue aux gens de Schefferville, aux séances du Comité des transports et des communications ici ce matin et surtout à ceux qui ont des mémoires à présenter. Mais auparavant, j'inviterais son Honneur le maire à venir dire quelques mots.

M. Marc Chénier (maire de Schefferville): Merci bien, monsieur Lessard.

Le président: Comme nous avons l'interprétation simultanée, je vais demander à monsieur le maire de s'asseoir afin qu'il puisse parler dans le micro.

M. Chénier: Merci, monsieur le président. Il me fait énormément plaisir, au nom de toute la population de Schefferville, de vous souhaiter à vous, ainsi qu'à votre délégation, la plus sincère des bienvenues pour le peu de temps que vous allez rester dans notre ville. C'est un honneur d'avoir une délégation aussi importante; nous voyons ici des gens qui sont des représentants de la population du Canada tout entier, des provinces de l'Ouest jusqu'aux provinces des Maritimes.

Schefferville est une petite ville très éloignée, perdue au milieu d'une civilisation à l'ère spatiale. Nous nous demandons exactement ce que nous faisons ici, nous, à Schefferville. Nous nous le demandons depuis vingt, vingt-cinq ans. J'imagine que vous vous posez la même question. Il est facile d'y répondre si on ne tient compte que de la surface et qu'on dise que la population est ici, d'abord pour extraire le minerai de fer des entrailles de la terre, faire un peu d'argent, et retourner à la civilisation.

Mais nous croyons que ce n'est pas tout à fait aussi simple que cela. Vous avez eu ce matin un petit échantillon de ce qu'est la température quand vous vous êtes rendus, par exemple, à la première mine, la mine *French* tantôt où quelques-uns d'entre vous ont été très braves en allant jusque tout près du précipice, mais quelques-uns n'ont pas été capables de s'y rendre à cause du vent, du froid. Comme monsieur le président dit: «Moi-même je ne me suis pas rendu.»

[Interprétation]

EVIDENCE

(Recorded by electronic apparatus)

Saturday, September 13, 1969

The Chairman: Ladies and gentlemen, I wish to bid welcome to the people of Schefferville at the hearing of the Transport Committee this morning and especially to those who have briefs to present. But I would first invite His Honour, the Mayor to please come and say a few words, since we have translation services.

Mr. Marc Chenier (Mayor of Schefferville): Thank you, Mr. Lessard.

The Chairman: As we are providing simultaneous interpretation, may I ask His Honour to please sit down so that he may talk into the microphone.

Mr. Chenier: Thank you Mr. Chairman. I am very pleased to wish you on behalf of the entire population of Schefferville a most sincere welcome for the short time you and your delegation will spend here in our City. It is an honour to receive such an important delegation. We see before us people who are representatives of the people of all Canada. We have people from the West, people from the Maritimes who are here as delegates.

Schefferville is a very small town and very isolated in a sort of space age civilization. We are wondering what we are doing here in Schefferville. We have been asking ourselves this for the last 25 years. I think you are probably asking yourselves the same question. That is easy if you look only at the surface and if we say people are here to extract iron ore from the bowels of the earth to make a little money, and then go back to civilization.

But we believe that it is not so simple as that. This morning you have had a small sample of our weather. When you went to the first mine, the French mine, where some of you were so very brave as to go to the edge of the pit, and where others could not do it because of the wind and the cold. As Mr. Chairman said, "I did not go there myself." Our people here are faced with constant difficulties. Most of you who, for the most part, live in Ottawa where the weather is very nice

[Text]

Notre population vit ici au milieu de difficultés constantes. La plupart de vous qui demeurez, pour une bonne partie du temps à Ottawa, où la température est clémente et agréable, vous pouvez peut-être difficilement vous imaginer ce que les gens d'une région comme la nôtre endurent. Vous n'avez vu que la belle température ce matin. Quant à la population, il y a des gens parmi elle qui, en hiver, travaillent en plein air à un endroit semblable à celui que vous avez vu ce matin et où c'est presque intenable; il faudrait venir à cette époque pour vous en rendre compte. Alors, que vous dirais-je?

Que nous sommes loin de la civilisation? Nous en sommes près si vous tenez compte des moyens de transport tout de même assez rapides de nos jours. Mais nous sommes tout à fait isolés du reste de la civilisation et je vous rappellerai, à titre d'exemple, la malheureuse grève que nous venons de subir et au cours de laquelle nous étions tellement isolés que nous avons eu recours aux services du gouvernement fédéral pour nous approvisionner en denrées, gazoline et tout ce qui est nécessaire à notre subsistance. Alors, ce n'est là qu'un petit exemple de l'isolement que nous subissons.

It is a pleasure to welcome you all here. I will not say in English everything that I have said in French because all the people of this town are quite aware of the situation that exists in our town.

Je veux encore une fois, monsieur le président, vous souhaiter la bienvenue. Nous espérons que vous tirerez des entretiens que vous aurez avec notre population des leçons dont nous pourrions retirer quelque chose. Nous souhaitons que les députés qui sont ici, lorsqu'ils retourneront à Ottawa, penseront encore à notre population et verront à lui procurer de meilleurs services, pas nécessairement meilleurs qu'ailleurs, mais tout autant. Nous sommes des citoyens à part entière, nous voulons être considérés comme tel et ce n'est pas, je crois, parce que nous sommes éloignés que nous devons subir toutes sortes d'inconvénients et, de ce fait, avoir de moins bons services qu'une population qui les a tous. Nous vous demandons seulement de penser à nous et de faire quelque chose pour aider notre population. Alors, je crois que M. Poitras, le gérant de la ville, viendra, lorsque vous l'y inviterez, vous présenter le mémoire que nous avons préparé. Je vous remercie bien, monsieur le président.

Le président: Je tiens à remercier monsieur le maire de son accueil aussi chaleureux, et je voudrais profiter de l'occasion, monsieur le

[Interpretation]

and agreeable, cannot appreciate what people have to put up with in a region like ours. You have seen fine weather this morning, that is fine as far as we are concerned. You should come here in the middle of winter when people who work outside in a place such as you have seen this morning, find it almost unbearable. So what should I tell you?

That we are far from civilization? It is close if you consider the rapid means of transportation in this modern age, but we are absolutely isolated from the rest of civilization and as an example I would mention the unfortunate strike which we have just had when we were so isolated that we had to have recourse to the federal government in order to obtain the necessary goods and even gasoline so that we could go on living. This is just a small example of the isolation in which we live.

Je suis très heureux de vous souhaiter à tous la bienvenue. Je ne répéterai pas en anglais tout ce que j'ai dit en français car toute la population de cette ville se rend bien compte de la situation qui règne dans notre ville.

Once again, Mr. Chairman, I wish to welcome you. We hope that following the discussions which you will have with our people, you will learn something which we may benefit from. We are hoping that the honorable members when they return to Ottawa will not forget our people, and will seek to provide us with better services, not necessarily better but just as good as elsewhere. We are equal citizens and we want to be considered as such. It is not because we are isolated and far from the centres that we should have to be up against all sorts of difficulties and obtain services of a lower quality than those enjoyed by other places. We are asking you to think of us and to do something to help our people. I think Mr. Poitras, the City Manager will come when you call upon him to present the brief which we have prepared. Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: I wish to thank His Honour the Mayor for his very warm welcome and I also avail myself of this opportunity, I know

[Texte]

maire ne l'a pas fait et, j'espère qu'il me le permettra, pour vous présenter les conseillers qui nous ont accompagnés ce matin.

M. le conseiller Bégin, est-il ici? MM. Bégin, Albert Cormier, Jean Saindon et Bill Sams.

Afin d'aider les gens venus assister à cette séance, disons que le Comité des transports est composé de membres de la Chambre des communes représentant presque toutes les provinces du Canada et tous les partis de la Chambre. Tous les partis, tant Libéral, Conservateur, Nouveau parti démocratique et Crédit social sont représentés. Je demanderais à chaque membre du Comité de bien vouloir se lever et donner son nom, ainsi que celui de la circonscription qu'il représente.

I would like to start with Mr. McGrath. Would you please stand and give your name and your riding.

Mr. McGrath: Jacques McGrath, Saint-Jean-Est, Terre-Neuve.

Mr. Peddle: Ambrose Peddle, Grand Falls-White Bay-Labrador.

Mr. Thomas: Charles Thomas, Moncton, New Brunswick.

Mr. Howe: Marvin Howe, Wellington-Grey, Ontario.

Mr. Nesbitt: Wally Nesbitt, Oxford, Ontario.

Mr. Skoberg: John Skoberg, Moose Jaw, Saskatchewan.

M. Duquet: Gérard Duquet, Québec-Est, Québec.

M. Corbin: Eymard Corbin, Madawaska-Victoria, Nouveau-Brunswick.

M. Portelance: Arthur Portelance, Montréal-Gamelin, Québec.

M. Blouin: Votre serviteur, Gustave Blouin, Manicouagan, Québec.

M. Godin: Roland Godin, Portneuf, Québec.

M. Crossman: Guy Crossman, Westmorland-Kent, Nouveau-Brunswick.

M. Trudel: Jacques-L. Trudel, Montréal-Bourassa, Québec.

M. Turner (London-Est): Charles Turner, London-Est, Ontario.

M. Breau: Herb Breau, Gloucester, Nouveau-Brunswick.

[Interprétation]

the Mayor did not do this, but I hope he will allow me to introduce the aldermen who accompanied us this morning. Alderman Bégin, is he here? yes. Mr. Albert Cormier, Mr. Jean Saindon and Mr. Bill Sams.

In order to help the people who are here understand the hearing, I would say that the Transport Committee is composed of 20 Members of the House of Commons from almost all the provinces of Canada, and all parties of the House. The Committee includes representatives of Liberal, Conservative, NDP and Social Credit parties. I would ask every member of the Committee to please rise in turn and state his name and constituency.

Nous commencerons par M. McGrath. Veuillez vous lever et décliner vos noms et circonscriptions.

M. McGrath: James A. McGrath, Saint-Jean-Est, Terre-Neuve.

M. Peddle: Ambrose Hubert Peddle, Grand Falls-White Bay-Labrador.

M. Thomas: Charles-H. Thomas, Moncton, Nouveau-Brunswick.

M. Howe: W. M. Howe, Wellington-Grey, Ontario.

M. Nesbitt: W. B. Nesbitt, Oxford, Ontario.

M. Skoberg: John L. Skoberg, Moose Jaw, Saskatchewan.

Mr. Duquet: Gérard Duquet, Québec-Est, Québec.

Mr. Corbin: Eymard Corbin, Madawaska-Victoria, New Brunswick.

Mr. Portelance: Arthur Portelance, Montréal, Gamelin, Québec.

Mr. Blouin: Your servant, Gustave Blouin, Manicouagan, Québec.

Mr. Godin: Roland Godin, Portneuf, Québec.

Mr. Crossman: Guy Crossman, Westmorland-Kent, New Brunswick.

Mr. Trudel: Jacques-L. Trudel, Montréal-Bourassa, Québec.

Mr. Turner (London-East): Charles Turner, London-East, Ontario.

Mr. Breau: Herb Breau, Gloucester, New Brunswick.

[Text]

M. Pringle: Jerry Pringle, Fraser Valley-East, Colombie-Britannique.

Le président: Celui qui dirige les débats aujourd'hui H.-Pit Lessard, de Montréal-La-Salle, Montréal Québec.

Mr. McGrath, have you something you wish to say?

Mr. McGrath: Yes, Mr. Chairman. This is the first opportunity I have had to make this suggestion to the Committee. Naturally, all members are as anxious as I am to hear about the problems of Schefferville but I would like the Committee to consider, in the interest of hearing both sides of the story regarding the operation of the terminal and the airport at Wabush, calling a representative of the company that operates the terminal and the airport when we hear the Deputy Minister of Transport in Ottawa. I might say that this has come to me in the form of a suggestion from the company because they would like to put their side of the story to the Committee.

Therefore, Mr. Chairman, I would move that at an appropriate time, when we hear the Deputy Minister of Transport, that we call a representative of Wabush Enterprises Limited.

Motion agreed to.

Mr. McGrath: Thank you very much, Mr. Chairman.

Le président: Monsieur Blouin, comme vous êtes le représentant de cette circonscription, auriez-vous quelques mots à ajouter avant que nous convoquions les représentants de la ville de Schefferville?

M. Blouin: Monsieur le président, je voudrais, en ma qualité de représentant de cette vaste circonscription de Manicouagan, remercier Son Honneur le maire et les échevins de la ville de Schefferville pour avoir présenté ce mémoire; nous aurons l'occasion de l'étudier dans ses détails dans quelques minutes et chacun pourra questionner à sa guise. Je crois, en y jetant un coup d'œil, qu'il a été très bien fait et je voudrais en féliciter les auteurs. Vous allez vous rendre compte, monsieur le président, de même que les membres de ce Comité, que plus la circonscription est étendue, plus les problèmes sont grands et qu'il existe différents problèmes qui sont parfois difficiles à surmonter, mais j'espère de tout cœur que les hommes qui sont ici et qui appartiennent à toutes les allégeances politiques du gouvernement, pourront étudier à leur retour à Ottawa, tous ces problèmes et en arriver à des solutions concrètes.

[Interpretation]

Mr. Pringle: Jerry Pringle, Fraser Valley-East, British-Columbia.

The Chairman: Your Chairman, Pit Lessard, Montreal—LaSalle, Quebec.

Monsieur McGrath, avez-vous quelque chose à nous dire?

M. McGrath: Oui, monsieur le président. C'est la première occasion que j'ai eue de formuler cette proposition au Comité. Évidemment tous les membres sont tout aussi désireux que moi d'entendre l'exposé des problèmes de Schefferville mais je voudrais que le Comité, dans l'intérêt d'entendre les deux cotés de la question à propos de l'exploitation de l'aérogare et de l'aéroport de Wabush, envisage de convoquer un représentant de l'administration de l'aéroport de Wabush lorsque nous entendrons le sous-ministre des Transports à Ottawa. Ceci m'a été proposé par l'administration elle-même, laquelle voudrait exposer son point de vue au Comité.

C'est pourquoi, monsieur le président, je propose que nous convoquions, que nous invitions le représentant de Wabush Enterprise Limited, lorsque le moment viendra d'entendre le sous-ministre des transports.

La motion est adoptée.

M. McGrath: Merci monsieur le président.

The Chairman: Mr. Blouin, as you are the representative for this constituency would you have anything to add before we call upon the representative of the City of Schefferville?

Mr. Blouin: Mr. Chairman, as the member for this immense riding of Manicouagan, I wish to thank His Honour the Mayor and the Aldermen of the City of Schefferville for submitting this brief. We will have the opportunity to study it in detail in a few minutes, and each and everyone of us will be able to put whatever questions we wish, and upon glancing at this brief I note that it is very well presented and I want to congratulate the authors of the brief. Mr. Chairman, you will not the larger the constituency, the larger the problem. You will be able to realize that there are various problems which are often hard to solve, but I hope sincerely with a group of people such as we have here today representing all parties of the government, that we will be able to study these problems when we return to Ottawa and find a concrete solution.

[Texte]

C'est là mon vœux et je crois que c'est celui de toute la population. Alors, monsieur le président, c'est à peu près tout et je remercie encore une fois les autorités municipales et tous ceux qui ont participé à la rédaction des mémoires qui nous seront présentés et j'espère que nos délibérations, à Schefferville, auront une véritable succès.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Blouin.

S'il y a des gens dans la salle qui ont des mémoires à présenter ou ont l'intention de le faire et ne l'ont pas fait, de bien vouloir venir s'inscrire auprès du greffier, M. Normand.

If anyone in the hall has a brief to present to our Committee, would you please register same with the Clerk.

Maintenant, nous allons passer au premier mémoire, présenté par les autorités municipales de la ville de Schefferville. J'invite Son Honneur le maire et M. Poitras, député de Manicouagan, pour avoir réussi le tour de force d'amener le Comité à Schefferville. Ce geste est très apprécié et nous sommes certains qu'il aura d'heureuses conséquences. Le mémoire présenté par la ville de Schefferville est un condensé des notes reçues de différents groupements de la ville de Schefferville.

M. Raymond Poitras (gérant municipal de la ville de Schefferville): Monsieur le président, messieurs les députés, nous voulons tout d'abord remercier M. Gustave Blouin, député de Manicouagan, pour avoir réussi le tour de force d'amener le Comité à Schefferville. Ce geste est très apprécié et nous sommes certains qu'il aura d'heureuses conséquences. Le mémoire présenté par la ville de Schefferville est un condensé des notes reçues de différents groupements de la ville de Schefferville.

Transport maritime:

Considérant qu'un grand nombre de citoyens de Schefferville doivent utiliser le bateau pour traverser le fleuve St-Laurent et la rivière Saguenay, la fréquence et le coût pour le mode de transport représentent des difficultés assez grandes. Exemple: La traversée Godbout-Matane coûte \$10.00 par automobile et \$4.00 par personne. C'est donc dire qu'une famille avec trois adolescents voyageant vers le Bas-St-Laurent ou les Maritimes doit payer des frais de \$60.00 aller-retour pour ce seul service. Nous croyons qu'une étude sur la structure des tarifs devrait être faite en tenant compte du contexte où nous vivons afin de garder un minimum de différence entre les coûts de la vie des grands centres et ceux des régions éloignées.

[Interprétation]

This is my wish and I hope that it is the hope of the entire population. Mr. Chairman, that is about all I have to say and once again I thank the municipal authorities and all those who have contributed to the preparation of the brief or briefs which will be introduced this morning. I hope that our discussions in Schefferville will be very successful.

The Chairman: Thank you, Mr. Blouin. I would like to announce that if there is anyone in the hall who wants to present a brief and has not already done so, to please come forward. Those who have briefs, will please come forward and register with the clerk, Mr. Normand.

Y a-t-il dans cette pièce des personnes qui ont des mémoires et qui veulent les présenter au Comité? Dans ce cas, veuillez présenter votre mémoire au greffier du comité.

We shall start with the first brief presented by the municipal authorities of the City of Schefferville. I would call upon his honour the Mayor and Mr. Poitras to come forward. Mr. Raymond Poitras will read the brief and I am asking His Honour the Mayor to please accompany him at the head table.

Mr. Raymond Poitras (City Manager, City of Schefferville): Mr. Chairman, honourable members of the Committee. First of all we wish to thank Mr. Gustave Blouin, Member for Manicouagan, for having succeeded the feat of bringing such a Committee to Schefferville. This gesture is highly appreciated and we are convinced that it will have happy results. The brief presented by the City of Schefferville is a resume of notes and remarks made by different groups of the city of Schefferville.

Maritime Transport:

Considering that a large number of citizens of Schefferville must use the ferry to cross the St. Lawrence River and the Saguenay River, the frequency of service and the cost of transportation represent great difficulties. For example the Godbout-Matane ferry charges \$10 for a car and \$4 per person which means that a family with three teenage children going to the lower St. Lawrence or the Maritimes must pay \$60 for a return trip only. We believe that an enquiry should be made into the structure of the rates, taking into account the context in which we live in order to avoid this great difference between the costs of living in the large centres and those of the remote regions.

[Text]

Transport ferroviaire:

En général les taux pour le transport des marchandises et des passagers sont raisonnables. Toutefois nous verrions à une amélioration dans le service des passagers en offrant au public des trains avec wagons-lits et un horaire en conséquence. En plus, si les automobiles pouvaient être transportées en même temps que leurs propriétaires, ceci aiderait grandement à limiter la perte de temps à attendre ou à envoyer son véhicule plusieurs jours à l'avance. Également la compagnie de chemin de fer *Quebec North Shore & Labrador* devrait avoir sa gare ouverte lors de l'arrivée des trains des passagers.

Transport aérien:

La compagnie Québécoise ayant un monopole exclusif du service cédulé pour l'aéroport de Schefferville nous fait subir de nombreux inconvénients. Ce mode de transport étant utilisé comme une nécessité et non un luxe, faute de routes carrossables pour atteindre d'autres centres, les citoyens sont mis devant des faits accomplis quant aux cédules et aux tarifs. En se basant sur la dernière cédule du 8 juin 1969, toute personne voyageant vers la rive sud du St-Laurent ou les Maritimes doit attendre 4 heures à Sept-Iles afin de continuer son trajet les lundi, mardi, mercredi, jeudi et vendredi. Toutefois le samedi l'envolée s'effectue sans avoir à attendre le laps de temps à Sept-Iles. Pour ce qui est du dimanche, il n'y a aucune envolée. Également il est impossible de revenir de Montréal ou Québec le samedi et le dimanche. En cours de route, les arrêts sont nombreux et même avec l'ère des réactés, vous ne pouvez atteindre vos destinations sans pratiquement aucune épargne de temps qu'auparavant. Sur la question des tarifs (Sept-Iles-Montréal \$38.00—600 milles, Schefferville-Sept-Iles \$40.00—360 milles) nous croyons que la concurrence n'existant pas sur le trajet Schefferville-Sept-Iles, les taux ne nous sont pas favorables. Les billets de fin de semaine, 50 pour 100 de réduction, ne peuvent être utilisés que par des voyageurs venant du sud et non par les citoyens de Schefferville. Comme nous vous le faisons remarquer, le transport aérien est une nécessité pour la population de Schefferville et une certaine aide gouvernementale devrait être introduite pour favoriser les personnes demeurant dans une région comme Schefferville. Nous comprenons que les compagnies aériennes ont à faire face à de nombreux frais à cause du climat, de la situation géographique, de l'entretien de leurs appareils, mais actuellement ce sont les citoyens de région qui paient pour ces coûteux inconvénients sans aucun dégrèvement d'impôts.

[Interpretation]

Rail Transport:

In general freight rates and passenger fares are reasonable. However, there would be an improvement in the passenger service if the public could make use of sleeping cars and if the schedule were appropriately drafted. Moreover, if automobiles could be transported at the same time as the driver, it would greatly assist in avoiding loss of time or forcing people to send their cars many days ahead. Also the railway company—that is Quebec North Shore and Labrador Railway should keep its station open when passenger trains arrive.

Air Transport:

As Québécoise has the exclusive monopoly of service to the Schefferville airport, this entails many inconveniences. This means of transport, being a necessity and not a luxury because of a lack of good roads towards other centres, citizens are placed before established facts as to rates and timetables. If we take the last schedule of June 8, 1969, we notice that any person—going to the south shore of the St. Lawrence or to the Maritimes wait four hours at Sept-Iles in order to continue the journey on Mondays, Tuesdays, Wednesdays, Thursdays and Fridays. However, on Saturday the flight is made without any waiting in Sept-Iles. As to Sunday there is no flight. Also it is impossible to return from Montreal or Quebec on Saturday and Sunday. There are many stop-overs on the way and even in this jet age there is no saving of time. As to the question of rates, Sept-Iles—Montreal, \$38 for 600 miles); (Schefferville—Sept-Iles, \$40 for 360 miles), we believe that as there is no competition on the Schefferville—Sept-Iles stretch, rates are not very favourable. A weekend ticket with 50 per cent reduction can only be used by persons travelling from the south and not by people travelling from Schefferville. As already pointed out air transport is a necessity for the population of Schefferville and some government assistance should be provided to assist persons living in a region such as Schefferville. We understand that airlines have great expenditures because of the climate, the geographical situation, upkeep of equipment, but at the present time it is the citizens of this region who pay the bill and without any tax rebate.

[Texte]

Poste:

Le service postal de première classe est excellent. Toutefois, nous voulons souligner que les journaux quotidiens utilisant le service postal nous arrivent avec des retards de plusieurs jours. Nous suggérons que ces quotidiens soient expédiés via le service de première classe afin d'atteindre leur destination finale dans un délai raisonnable. Les journaux étant une forme importante de communication devraient être assujettis à un privilège spécial pour les régions isolées comme la nôtre.

Radio:

Le système actuel des réseaux anglais et français de Radio-Canada est adéquat et nous croyons que ce service est le mieux structuré par rapport aux autres régions du pays. Toutefois le réseau anglais a l'avantage de pouvoir annoncer les événements locaux, tandis qu'au réseau français ceci n'est pas disponible. Serait-il possible que les deux réseaux fournissent les mêmes services?

Télévision:

Nous apprécions les efforts faits par la Compagnie *Iron Ore of Canada* pour la transmission des émissions en provenance de leur studio situé à Labrador City. Toutefois, la télévision étant une source importante pour l'information, l'éducation et les loisirs, nous recommandons que deux canaux (anglais et français) soient mis en opération afin de mieux servir la population de Schefferville. Également, des émissions en direct pour les événements sportifs ou spectaculaires devraient être fournies.

Pour terminer, nous ne pouvons pas passer sous silence les travaux d'envergure que le ministère fédéral des Transports a entrepris afin de doter Schefferville d'un aéroport adéquat permettant ainsi la venue prochaine de réactés. L'aérogare, étant en opération depuis bientôt deux ans, nous a permis de constater que cette amélioration a donné un regain d'activité à ce service et la population est heureuse de recevoir ses visiteurs dans une meilleure atmosphère.

Messieurs, nous vous remercions de votre visite et nous espérons que vous porterez attention à nos suggestions et commentaires.

La ville de Schefferville,
Marc Chénier, Maire
Charles Bégin, Conseiller
Albert Cormier, Conseiller
Jean Saindon, Conseiller
Bill Sams, Conseiller

Le président: On vous remercie, monsieur Poitras. Monsieur Godin.

[Interprétation]

Postal Service:

First class postal service is excellent. However, we would like to point out that daily newspapers delivered by mail arrive with several days delay. We would suggest that these dailies be sent by first class mail in order to reach the final destination in reasonable time. As newspapers are an important medium of communication, there should be special privileges for isolated regions such as ours.

Radio:

The present English and French radio networks of the CBC are rather good and we think that this service has the best structure in comparison with other regions of Canada. However, the English network has this advantage of being able to make announcements of local events while this service is not available on the French network. Would it be possible to make arrangements for the two networks to provide the same service?

Television:

We appreciate the efforts of the Iron Ore Company of Canada for the transmission of programs from their studio in Labrador City. However, television being an important source of information, education, and recreation we recommend that two channels, one English and one French be put into operation in order to give better service to the population of Schefferville. Moreover direct broadcasts for sports and very special events should be provided. In conclusion, we would like to mention the great works undertaken by the Department of Transport to provide Schefferville with an adequate airport in order to permit the landing of jet planes. The airport terminal being in operation for the last two years, we have noted that this improvement has provided the district with a great deal of activity and the population is happy to receive our visitors in a better atmosphere. We thank you for your visit and hope that you will take note of our suggestions and remarks. The City of Schefferville, Marc Chénier, Mayor; Charles Bégin, Councillor; Albert Cormier, Councillor; Jean Saindon, Councillor; Bill Sams, Councillor.

The Chairman: Thank you Mr. Poitras. Mr. Godin.

[Text]

M. Godin: Au sujet des transports ferroviaires, combien d'heures vous faut-il pour descendre à Sept-Îles par le train? Est-ce que vous pourriez nous dire quel est le tarif par personne? Au sujet des automobiles, pourriez-vous nous donner quelques détails supplémentaires? Quelle procédure faut-il suivre pour les envoyer, pour les recevoir et combien de temps faut-il pour un voyage, disons à Rivière-du-Loup?

M. Poitras: Le train des passagers de Schefferville-Sept-Îles prend environ douze heures pour l'aller ou pour le retour. L'automobile doit être envoyée deux ou trois jours à l'avance; quand on revient par le train, il faut la laisser à Sept-Îles et on ne l'a pas ici avant trois ou quatre jours, lorsque tout fonctionne très normalement. Mais nous sommes dans une situation un peu différente à cause du conflit que nous avons eu l'année passée. En fait, l'attente est d'au moins une semaine à dix jours avant d'avoir les automobiles ici, parce que la demande est trop élevée.

Le taux du passager est de \$14.75 ou \$25.75 aller-retour. Pour l'automobile, le taux est de \$59.60 pour un passage simple, si ma mémoire est bonne. Pour un voyage aller-retour, ce serait donc environ \$120.

M. Godin: On voit que c'est assez onéreux. Avez-vous déjà fait des comparaisons, par exemple, avec les mêmes distances à parcourir dans les provinces Maritimes qui sont favorisées par des tarifs spéciaux? Selon vous, demeurez-vous assez loin pour pouvoir recevoir des tarifs semblables?

M. Poitras: Personne nous a soumis une telle suggestion auparavant. On peut parfois avoir des privilèges qu'on ne connaît pas.

M. Blouin: Monsieur le président, j'aimerais ajouter à ce que M. Godin vient de dire. Je pense qu'il se réfère à la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes, dans laquelle il y a des avantages pour les chemins de fer. Je pense qu'on se reporte à la question qui nous a été posée à Wabush et aussi à Baie-Comeau au cours de nos réunions. Il y a eu une proposition à l'effet que cette Loi s'applique également dans des régions éloignées, plus particulièrement sur la Côte-Nord qui comprend aussi l'arrière-pays.

Le président: Monsieur Portelance.

M. Portelance: Monsieur le président, je voudrais dire aux témoins que ce que M. Blouin vient de dire s'applique seulement au transport des marchandises et non pas au transport des passagers.

[Interpretation]

Mr. Godin: Thank you, Mr. Chairman. With regard to rail service. How many hours does it take to go down to Sept-Îles by train? Can you tell us what is the rate per person and would you give us some more details with regard to the transport of cars? What is the procedure to have them shipped, to receive them, and how much time does it take to ship a car to Rivière-du-Loup?

Mr. Poitras: The Schefferville—Sept-Îles passenger train takes about 12 hours one way. A car has to be sent two or three days ahead. When returning, one has to leave the car in Sept-Îles and it does not arrive here before three or four days, if everything is normal. But at present we are in a rather different situation because of the strike which took place last year. In fact we have to wait about a week or 10 days before we get our car here because there is too much traffic.

The cost for passengers is \$14.75 one way or \$25.75 return. The cost of transportation of a car is about \$59.60 for one way and return it costs about \$120.

Mr. Godin: One can see that it is rather expensive. Did you ever make comparisons for example with regard to a journey of the same distance in the Maritime Provinces which have special rates? Do you think you live far enough to be eligible for such rebates?

Mr. Poitras: Nobody has ever made such a suggestion before. There may be privileges that we are not aware of.

Mr. Blouin: Mr. Chairman, I would add something to what Mr. Godin has just said. I think he refers to the Maritime Freight Rates Act which provides advantages in the use of the railway. I think the question was put already in Wabush and in Baie Comeau during our sittings. A motion was made asking that this act should also apply to remote regions and in particular to the North Shore which also includes the hinterland.

The Chairman: Mr. Portelance.

Mr. Portelance: Mr. Chairman, I must tell the witness that what Mr. Blouin has just said applies only to freight rates and not to passenger service.

[Texte]

M. Blouin: C'est exact.

Mr. Skoberg: Gentlemen, do you find it difficult to negotiate because of your location—as I look on the map with the two provinces—in view of the fact that you are right on the border? I am thinking of roads generally. If there is any initiation to come of course it should go to the provinces first and then hopefully the federal will participate, but do you find this a difficult situation at this time?

Mr. Poitras: Right now we have never had any problems in that way. So far we have not encountered, let us say, major parliamentary needs with the different governments.

Mr. Skoberg: Coming from the far West, I do not quite understand some of the situations, but I see on the map you have a little piece of road, I do not know how many miles it is, but what is the purpose of that particular section of road?

Mr. Poitras: We have one road going to the power dam which is about 30 miles from here. This is a road that you can travel by car, but it is just a gravel road. It is 30 miles from here just to go to the power dam for the power supply for the town of Schefferville.

Mr. Skoberg: I noticed in the brief that you are suggesting you should have sleeping cars on the passenger service. What requirement would there be at this time for traffic on that line? What is the average daily traffic count in this regard as far as passengers are concerned? Have you any information on this?

Mr. Poitras: No, I am sorry, we have not studied closely the number of people who would require or would use that service. I would say for the summertime probably this would be quite a necessity because of families travelling on vacation. This is when you have more people using the railway for that purpose.

Mr. Skoberg: What schedule do you have now? You are asking for sleeping cars on this line.

Mr. Poitras: The schedule right now is that the trains leave Schefferville Monday afternoon and Wednesday afternoon at two o'clock and Friday afternoon at one o'clock. It takes about 12 hours to reach Sept-Îles which means you get there around two o'clock in the morning or one o'clock in the morning.

[Interprétation]

Mr. Blouin: That is right.

M. Skoberg: Messieurs, étant donné l'emplacement de votre cité, je vois sur la carte que vous vous trouvez à la frontière entre, deux provinces, vous est-il difficile de négocier? Je pense aux routes en général. S'il y a un point de départ, ou une initiative qui doit être prise, ce serait les provinces qui doivent la prendre en premier lieu, et puis ce sera le fédéral qui je l'espère y participera, mais trouvez-vous que c'est une situation difficile à l'heure actuelle?

M. Poitras: A l'heure actuelle, nous n'avons jamais eu de problèmes. Jusqu'à maintenant, disons que nous ne nous sommes pas heurtés à des problèmes très importants qui auraient nécessité les interventions au niveau parlementaire avec les différents gouvernements.

M. Skoberg: Comme je viens de l'ouest, je ne comprends pas certaines conditions qui règnent ici, mais je vois sur la carte un petit tracé de route. Je ne sais pas combien de milles ce tracé représente, mais que est le but de cette section de route en particulier?

M. Poitras: Nous avons une route qui conduit au barrage hydro-électrique qui se trouve situé à 30 milles d'ici. C'est une route carrossable recouverte de gravier. Ils s'agit de parcourir 30 milles pour atteindre le barrage qui alimente la ville de Schefferville.

M. Skoberg: J'ai remarqué dans votre mémoire que vous demandez que le service passager ait également des wagons-lits. Quelle est la capacité, quel est le nombre de passagers par jour? Avez-vous des renseignements là-dessus?

M. Poitras: Non, je regrette. Je ne sais pas quel serait le nombre de passagers qui utiliseraient ce service. Je dirais qu'en été, ce serait une nécessité à cause des familles qui partent en vacances. C'est à ce moment-là que vous constatez que plus de gens utilisent les chemins de fer à cet effet.

M. Skoberg: Quel est l'horaire actuel? Vous demandez un service wagon-lit sur ce trajet.

M. Poitras: Les trains quittent Schefferville le lundi après-midi et mercredi après-midi à 2 heures et vendredi à 1 heure de l'après-midi. Il faut à peu près 12 heures pour arriver à Sept-Îles, ce qui veut dire que vous y arrivez à une heure ou 2 heures du matin.

[Text]

Mr. Skoberg: Turning to the airport situation, who owns the runways and the airport facilities at this time, if you can call it a runway?

Mr. Poitras: The last we heard from the Department of Lands and Forests in Quebec City the transfer was not final for the piece of land to be transferred to the Department of Transport. They were still negotiating the exact amount of land that would be transferred to DOT for the airport.

Mr. Skoberg: Well, the facility is there then.

Mr. Poitras: Yes, the facilities are there. Actually to put you in the picture the land was owned by the provincial government, but the gravel that was used for the airstrip was owned by the Iron Ore Company of Canada and DOT was operating the airport.

Mr. Skoberg: Right now the runway is still owned by the Iron Ore Company of Canada; is that correct?

Mr. Poitras: We have never received any written confirmation that it was transferred. Right now we figure it is, but I do not know. We do not know that.

Mr. Skoberg: I wonder, Mr. Chairman, if our assistant from the CTC could help us with this one question?

The Chairman: Mr. Hanley or Mr. Lalonde.

Mr. Jean Paul Lalonde (Secretary, Air Transport Committee, Canadian Transport Commission): What is the question?

Mr. Skoberg: We are trying to determine who is responsible for the operation of the facilities and the runway at the airport here. Is the DOT involved in this at this particular time?

Mr. Lalonde: I am not aware of this and it is strictly a matter coming under the jurisdiction of the Department of Transport, Civil Aviation Branch. It has nothing to do with the CTC. We are not aware of these negotiations between cities or municipalities with the federal government. I cannot answer your question.

Mr. Skoberg: Possibly this could be made a part of the record when we return, Mr. Chairman. Then I would like to ask who...

The Chairman: Would you allow Mr. Blouin to speak?

[Interpretation]

M. Skoberg: Revenant à la question de l'aéroport, à qui appartiennent la piste d'atterrissage et les installations à l'heure actuelle?

M. Poitras: D'après les derniers renseignements du ministère des mines et forêts à Québec, les formalités relatives au transfert de la propriété au ministère des Transports pour ce qui est du terrain n'ont pas été terminées. Ils négocient encore la superficie exacte du terrain qui doit être confié au ministère des Transports.

M. Skoberg: Donc, l'installation y est.

M. Poitras: Oui, elle y est. Pour vous donner une idée exacte de la situation, le terrain appartenait au gouvernement provincial, le gravier qui a été utilisé pour la piste d'atterrissage avait été fourni par «l'Iron Ore» et le ministère des Transports exploitait l'aéroport.

M. Skoberg: Présentement la piste d'atterrissage appartient encore à l'Iron Ore Company of Canada; est-ce exact?

M. Poitras: Nous n'avons jamais eu de confirmation écrite du transfert de propriété, peut-être qu'il en est ainsi, mais nous ne le savons pas.

M. Skoberg: Je me demande, monsieur le président, si notre spécialiste de la Commission des transports peut répondre à cette question.

Le président: M. Hanley ou M. Lalonde.

M. Jean Paul Lalonde (secrétaire, Comité des transports aériens, Commission canadienne des Transports): De quoi s'agit-il?

M. Skoberg: Nous essayons de savoir qui est chargé de la gestion des installations et des pistes d'atterrissage de l'aéroport. Le ministère des Transports s'en occupe-t-il en ce moment-ci?

M. Lalonde: Je n'en sais rien et cela relève strictement du ministère des Transports, division de l'aviation civile. Cela n'a rien à voir avec la Commission canadienne des Transports. Nous ne sommes pas au courant des transactions avec le gouvernement fédéral et les villes ou les municipalités et les provinces. Je regrette de ne pouvoir répondre à votre question.

M. Skoberg: Ceci pourrait être ajouté au dossier à notre retour, monsieur le président. Je voudrais demander qui...

Le président: Voulez-vous laisser la parole à M. Blouin?

[Texte]

[Interprétation]

Mr. Blouin: Mr. Chairman, if I can add a word on this, the runway belongs to the DOT and the DOT built the air terminal and it is being operated by the DOT in collaboration with the town of Schefferville, that is in collaboration for the services, but the whole thing is under the Department of Transport.

Mr. Skoberg: Gentlemen could you possibly tell me who is making the improvements at this particular time on the airstrip?

Mr. Poitras: The Department of Transport.

Mr. Skoberg: They are making this expenditure?

Mr. Poitras: Oh, yes.

Mr. Skoberg: This is a point I was trying to determine, just where we come into the picture there. Thank you very much.

The Chairman: Mr. Trudel.

M. Trudel: Monsieur le président, mes questions ont déjà été posées et je n'ai pas d'autres questions pour le moment.

The Chairman: Mr. Nesbitt.

Mr. Nesbitt: Very briefly, I know we can pick up a Quebec schedule, but I think for reference of the Committee later on it might be well to have it on the record. To what centres are you connected by Quebecair? I presume Sept-Îles—and where else?

Mr. Poitras: Sept-Îles on the north. On the south shore it is Mont Joli, Quebec and Montreal.

Mr. Nesbitt: Do you have direct flights from here to Quebec City or Montreal?

Mr. Poitras: When you leave Schefferville you stop at Wabush, you transfer there, then you go to Sept-Îles and transfer to another aircraft if you go to the Maritimes or to Mont Joli. But if you go to Montreal you stay on the same aircraft from Wabush, Sept-Îles, Quebec City and Montreal. It depends upon your destination. You have to wait four hours in Sept-Îles if you go to the Maritimes because there is only one airport on the south shore being used by Quebecair on the present schedule.

Mr. Nesbitt: You do not have any direct connections with Goose Bay or Newfoundland. Thank you.

The Chairman: Mr. Corbin.

M. Blouin: Monsieur le président, puis-je ajouter mon mot à cela? La piste appartient au ministère des Transports lequel a fait construire les immeubles de l'aéroport et l'ensemble est géré par le ministère des Transports en collaboration avec la ville de Schefferville pour ce qui est des services. Mais tout relève du ministère des Transports.

M. Skoberg: Messieurs, pourriez-vous peut-être me dire qui se charge des travaux d'amélioration entrepris en ce moment même sur les pistes d'atterrissage?

M. Poitras: Le ministère des Transports.

M. Skoberg: Est-ce le ministère des Transports qui paie les frais?

M. Poitras: Oui.

M. Skoberg: C'est ce que je cherchais à savoir. Merci beaucoup.

Le président: Monsieur Trudel.

Mr. Trudel: The questions I wanted to ask have already been asked. I have no questions at the present time.

Le président: Monsieur Nesbitt.

M. Nesbitt: Très brièvement, je sais que nous pouvons prendre l'horaire de Québecair, mais pour le gouverne du Comité, il est peut-être bon que nous le connaissions. Avec quels centres êtes-vous relié par Québecair? Je suppose Sept-Îles? Et quel autre centre?

M. Poitras: Sept-Îles au nord. Au sud, c'est Mont-Joli, Québec et Montréal.

M. Nesbitt: Avez-vous des vols directs jusqu'à Québec ou Montréal?

M. Poitras: Quand vous quittez Schefferville, vous vous arrêtez à Wabush, vous prenez la correspondance pour Sept-Îles où vous changez d'avion si vous allez dans les Maritimes ou jusqu'à Mont-Joli. Mais si vous allez jusqu'à Montréal, vous restez dans le même avion jusqu'à Québec et Montréal. Tout dépend de votre destination ultime. Si vous allez aux Maritimes vous faites une escale de quatre heures à Sept-Îles, car il n'y a qu'un seul aéroport sur la côte sud, utilisé et desservi par Québecair dans cet horaire.

M. Nesbitt: Avez-vous des correspondances directes avec Goose Bay ou Terre-Neuve? Merci.

Le président: Monsieur Corbin.

[Text]

M. Corbin: Merci, monsieur le président. Sur une carte qu'on a fait voir aux membres du Comité, il y a un instant, monsieur le maire, il y avait un tracé reliant la ville de Schefferville à Québec, il semble bien que Schefferville se trouve exactement au nord de la ville de Québec. Maintenant, je me demande si vous aviez fait ce tracé-là avec un but précis; était-ce pour attirer notre attention sur le fait qu'il serait bon et utile pour vous d'avoir un lien direct par air avec la ville de Québec?

M. Poitras: A la suite de conversations que j'ai eues avec l'agent de Québécois, il découle que l'endroit où les gens se rendent en plus grand nombre en partance de Schefferville, c'est Montréal, Québec vient en troisième lieu, je pense. En partant d'ici, je crois que c'est Sept-Îles, Montréal et la rive sud et Québec, c'est à peu près semblable. Tout dépend de la destination finale des passagers. Alors, il n'est pas question que des citoyens; il y a beaucoup de voyageurs et de touristes dont la destination est souvent Montréal.

M. Chénier: Puis-je ajouter que si vous regardez bien cette carte, je crois que le tracé dont vous parlez est en ligne directe de Montréal à Schefferville, disons 960 milles. Même si le nom de Québec est inscrit sur cette ligne-là, la distance indiquée est celle qui existe entre Montréal et Schefferville.

M. Corbin: Mais, avez-vous présentement un lien direct avec Montréal? Vous devez nécessairement passer par Sept-Îles?

M. Poitras: Oui.

M. Corbin: Quelle est la distance en direct de Schefferville à Sept-Îles?

M. Poitras: Par avion, c'est 320 milles.

M. Corbin: Dans votre mémoire, tout à l'heure, vous avez mentionné le fait qu'il coûte \$50 pour le transport d'une auto jusqu'à Sept-Îles, c'est bien cela?

M. Poitras: \$60.

M. Corbin: \$60. Maintenant, n'est-il pas vrai aussi que la compagnie vous donne quand même un transport gratuit aller-retour une fois l'an pour votre auto?

M. Poitras: Pour les employés de la compagnie Iron Ore, très bien.

M. Corbin: Ah bon, pour les employés seulement.

M. Poitras: Cela, ce n'est que lorsqu'ils vont en vacances une fois par année. Ce n'est pas

[Interpretation]

Mr. Corbin: Thank you, Mr. Chairman. On a map which the mayor has given to members of the Committee, we saw a line between Schefferville and Quebec and on this map it would seem that Schefferville is directly north of Quebec. I am wondering if you drew this line for any special purpose. Is it to attract our attention to the fact that it would be useful for you to have direct air communication with Quebec?

Mr. Poitras: According to discussions I have had with a Quebec Air representative, it seems that the general destination of people from Schefferville is Montreal, most of the times. I think it is first of all Seven Islands, Montreal and the South Shore and Quebec almost the same. It depends on the final destination of passengers. The situation is not limited to the citizens. There are many tourists whose destination is often Montreal.

Mr. Chénier: May I add that if you look at this map more closely the line which you mention is a direct line from Montreal to Schefferville. That is 960 miles. Even if the word "Quebec" is written across this line, the distance mentioned is the one between Schefferville and Montreal.

Mr. Corbin: Do you at the present time have a direct line to Montreal? Must you necessarily go through Sept-Îles?

Mr. Poitras: Yes.

Mr. Corbin: What is the distance directly from Sept-Îles to Schefferville?

Mr. Poitras: Three hundred and twenty miles by plane.

Mr. Corbin: In your brief you mentioned that it cost \$50 for a cart to Sept-Îles.

Mr. Poitras: I said \$60.

Mr. Corbin: \$60.00. Is it not a fact that the company provides free return transportation for a car once a year?

Mr. Poitras: For the Iron Ore Company employees.

Mr. Corbin: Only for the employees of the Iron Ore Company?

Mr. Poitras: Only for the employees of the Iron Ore Company and that is when they go

[Texte]

un privilège mensuel, une fois par année seulement, quand ils partent en vacance.

M. Corbin: Oui, je comprends.

M. Poitras: Ceci est en vertu d'une négociation collective avec la compagnie Iron Ore. Les autres employés ou les autres résidents.

M. Corbin: Vous dites que cela fait partie du contrat de travail?

M. Poitras: Oui.

M. Corbin: Maintenant, une autre question. Y a-t-il un besoin de communication avec Schefferville et des centres situés au nord, des centres de la région de l'Ungava et du Nouveau-Québec à l'heure actuelle, ou la majorité du trafic se fait-elle en direction du sud?

M. Poitras: En direction du sud.

M. Corbin: Est-ce qu'il arrive quand même que les gens de Schefferville, les employés de la compagnie ou les citoyens ordinaires, aient à voyager vers le nord? Est-ce que cela se présente sur une fréquence...?

M. Poitras: Très peu. Pour la chasse et la pêche, ils ont alors leurs propres moyens de communication.

M. Corbin: J'ai remarqué dans votre mémoire que, contrairement à d'autres délégués de centres plus au sud-est que le vôtre, vous ne faites aucune recommandation à l'effet de demander un lien routier avec Sept-Îles. Est-ce parce que vous êtes convaincus qu'une demande de ce genre n'aboutirait à rien, ou est-ce que vous êtes résignés à votre sort et que vous acceptez cet isolement? Il serait intéressant de le savoir, je crois.

M. Poitras: En général, la population croit qu'un lien routier contribuerait énormément à éliminer l'isolement. Si une route est construite, une route de gravier, du genre de celle qui relie actuellement Chibougamau, à Saint-Félicien, et si vous connaissez un peu...

M. Corbin: A combien de milles d'ici?

M. Poitras: Bien, c'est dans la région du Saguenay-Lac-Saint-Jean.

M. Corbin: Mais à combien de milles en travers, à peu près.

M. Poitras: 300 milles. Alors, ils ont une route de gravier de 150 milles et vous pouvez interroger les personnes qui demeurent dans cette région au sujet du problème de l'entretien. Alors, ici, si nous avions une route de

[Interprétation]

on leave once a year. It is not a monthly privilege. It is only when they go on their annual leave.

Mr. Corbin: Yes, I see.

Mr. Poitras: This is stipulated in the collective bargaining with the Iron Ore Company. The other employees or residents...

Mr. Corbin: You say that that is included in the work contract?

Mr. Poitras: Yes.

Mr. Corbin: Another question. Is there a need for communications with Schefferville and Northern centres, such as in Ungava, and in New Quebec presently, or is most of the travel done towards the South?

Mr. Poitras: Yes it is towards the South.

Mr. Corbin: Does it ever happen that people, employees of the company or ordinary citizens, have to travel North? Does this happen often?

Mr. Poitras: Very seldom. For hunting and fishing they have their own means of transportation.

Mr. Corbin: I noticed in your brief that contrary to other delegates from centres more to the southeast than yours, you are not making any representation with regard to road communication with Sept-Îles. Is it because you are convinced that such representations would not have any results or is it because you are resigned to this isolation? It would be interesting to hear this, I think.

Mr. Poitras: In general, people think that having a road to Sept-Îles would considerably help to lessen this isolation. If a gravel road similar to the one that now links Chibougamau to Saint-Félicien is constructed and if you are somewhat familiar...

Mr. Corbin: How many miles is it from here?

Mr. Poitras: It is in the region of Saguenay-Lac-Saint-Jean.

Mr. Corbin: How many miles crosswise approximately?

Mr. Poitras: Three hundred miles. They have a gravel road of 150 miles and you should ask the people of that district what are the problems of upkeep. If we had here 360 miles it would cost a great deal of money

[Text]

360 milles nous allons avoir besoin d'énormément de capitaux pour son entretien. Alors, il s'agit de savoir si le fait d'avoir une communication que nous pourrions utiliser quand nous le voudrions avantagerait tellement la population. Actuellement, nous ne pouvons pas faire cela, il faut s'en tenir aux horaires établis, nous ne pouvons nous fier à nos propres moyens.

M. Corbin: Maintenant, les gens qui nous ont fait des représentations ailleurs ont invoqué les arguments suivants: c'est que nous sommes contribuables, nous payons des impôts, et nous voulons un retour pour notre impôt, nous voulons des routes. Vous n'adoptez pas cette attitude, cela me surprend un peu.

M. Chénier: Est-ce que je pourrais répondre à ceci? Nous avons pensé, en rédigeant notre mémoire, que les routes étaient plutôt de juridiction provinciale; c'est pour cette raison que nous n'en avons pas parlé dans notre mémoire. Je voudrais que tous les membres ici comprennent bien que la population entière de la ville de Schefferville désire une route carrossable jusqu'à Schefferville et qui relierait les centres au sud. Il n'y a pas de doute à ce sujet.

M. Corbin: En définitive, monsieur le président, si vous me le permettez, donc vous avez fait des représentations dans ce sens au gouvernement provincial? Vous avez demandé une route carrossable au gouvernement provincial?

M. Chénier: Je ne dirai pas que nous avons fait une demande officielle au gouvernement provincial. Nous avons essayé, en collaboration avec d'autres villes de notre région, de soulever l'opinion publique sur la possibilité de construire une route. Mais vous n'êtes pas sans savoir, messieurs, que c'est tout de même passablement compliqué. Alors, nous n'avons pas été plus loin; nous attendons que d'autres organismes exercent des pressions et nous espérons tout de même qu'un jour nous aurons cette route.

M. Corbin: Je vous remercie.

The Chairman: Mr. Howe.

Mr. Howe: Mr. Chairman, in the original remarks that the mayor made, he indicated that this community had been here for 25 years. When it was first settled, what was the reason for people coming in here? Was it fur trading?

Mr. Chénier: I think for a long time the federal government had the slogan "Young man go North!" and here we are.

[Interpretation]

for the upkeep. So, we must first know if by having such a road which we would use whenever we want to, it would really be in the interest of the population. At the present time we cannot do that. We have to stick to the established time-table, we cannot rely on our own means.

Mr. Corbin: The people that made representation elsewhere gave us the following reasons: "We are taxpayers and in return for the taxes we pay, we want roads. You do not take this same attitude: it surprises me a little."

Mr. Chénier: I would like to answer this question. When we drafted our brief we thought that roads were rather under provincial jurisdiction; and it is for that reason that we did not mention it in our brief. I would like all you members to understand very clearly that the whole population of Schefferville want a proper road to Schefferville, which would link the centres to the southern regions. There is no doubt about this.

Mr. Corbin: Finally, Mr. Chairman, you have made representations to the provincial government in this respect? You have asked the provincial government for a good road?

Mr. Chénier: I would not say that we have made an official request to the provincial government. We have tried, along with other centres in our region, to sensitize the population to the possibility of building a road. But you are no doubt aware that it is a rather complicated question. Therefore we did not go any further. We are waiting for pressure from other organizations and we are hoping that some day we will obtain this road.

Mr. Corbin: Thank you.

Le président: Monsieur Howe.

M. Howe: Monsieur le président, dans les premières remarques du maire, il disait que cette localité existe depuis 25 ans. Lorsqu'elle a commencé à exister, quelle était la raison qui a poussé les gens à venir s'établir ici? Était-ce le commerce de la fourrure?

M. Chénier: Pendant longtemps, je crois, le gouvernement fédéral avait lancé le slogan «Jeunes gens, allez dans le Nord», et nous y

[Texte]

We are trying, I guess, to follow this slogan because we believe in the north of our country. We think the north of our country is rich, so rich that nobody can estimate the value that there is in this land.

So we came here to put in our little effort to try to make this country bigger and richer. But believe me, we are not richer individually because we are in the North. We are suffering because of many things but we are expecting to receive something to compensate for the sacrifices that the people here are making in leaving their families. When you have a very close tie with your family and start out from Toronto or Montreal or anywhere to come and live in this town, completely cut off, believe me, this is hard. And it is so hard that many people who come here hoping to stay for 10, 20, 30 years can no longer stay after six months or one year and have to go back. Those who are still here—I do not know what type of people they are. I think they are made of steel.

Mr. Howe: Mr. Chairman, I appreciate the social and economic problems that they do have in a community of this type but my question was, in reference to Mr. Mayor's statement that 25 years ago people came here before there was any ore discovered: what was the original reason for their coming?

Mr. Chénier: Twenty-five years ago people were coming here to try to discover minerals, and iron ore was the main one. That was the reason. Twenty-five years ago we had prospectors and geologists and engineers in this area.

Mr. Howe (Wellington-Grey): In other words, this was a jumping off point for the area with regard to exploration.

Mr. Chénier: That is right.

Mr. Howe (Wellington-Grey): The French mine at which we stopped this morning is pretty well worked out. What is the future of this particular area for continuation of them? Are there lots of ore bodies presently available?

Mr. Chénier: The Manager of Iron Ore mine said we still had 300 million tons of iron ore—that is crude ore—to get out of here. That is only what he knows of. So if you calculate that at 10 million tons, let us say, for a certain number of years, I think we will be here for quite a long period of time yet.

[Interprétation]

voilà. Nous cherchons à suivre le slogan, car nous croyons, nous avons confiance dans le nord de notre pays qui à notre avis est une région riche, tellement riche que personne ne peut en estimer la valeur.

Ainsi, nous sommes venus pour unir nos efforts dans le nord afin de faire de notre pays un pays plus grand et plus riche. Mais croyez-moi, ce n'est pas parce que nous sommes venus dans le nord que nous sommes individuellement plus riches. Nous éprouvons bien des inconvénients, mais nous nous attendons à recevoir quelque chose en retour pour compenser les sacrifices des gens qui quittent leurs familles. Quand vous avez des liens très étroits avec votre famille, et que vous partez de Toronto, de Montréal ou quelque autre endroit pour venir vivre dans cette ville complètement isolée du reste du monde, laissez-moi vous dire que c'est dur. C'est si dur qu'un grand nombre de personnes qui viennent ici, espérant y vivre 10, 20, ou 30 ans, n'en peuvent plus et retournent d'où ils sont venus après six ou douze mois de séjour. Les gens qui sont restés, je ne sais pas quel genre de personnes ils sont, mais je crois que ce sont des hommes d'acier.

M. Howe: Je me rends compte des difficultés socio-économiques qui se posent à la population d'une ville de ce genre-là, mais le maire dit qu'il y a 25 ans une certaine partie de la population est venue ici alors qu'il n'y avait aucune exploitation minière. Qu'est-ce qui a poussé ces gens à venir s'établir ici?

M. Chénier: Il y a 25 ans, les gens sont venus ici à la recherche des métaux et des minéraux et le minerai de fer en était la raison principale. Il y a 25 ans. Nous avions des géologues, des ingénieurs et des prospecteurs dans cette région.

M. Howe: Autrement dit, c'était un tremplin pour l'exploration de la région?

M. Chénier: L'exploration, oui.

M. Howe: Ce matin, lorsque nous nous sommes arrêtés à la mine French, nous avons vu que cette mine était presque épuisée. Quel est l'avenir de cette région? Est-ce qu'il y a de forts gisements?

M. Chénier: D'après ce que j'ai appris du directeur de la Iron Ore, il existe encore 300 millions de tonnes de minerai brut à extraire. C'est tout ce qu'il sait. De sorte que si on calcule ceci à raison de 10 millions de tonnes par année, nous sommes ici encore pour longtemps.

[Text]

Mr. Howe: The question of roads was brought up by Mr. Corbin and we know whose responsibility they are. However, it was the feeling in some areas that if they got a good highway this would overcome probably 60 per cent of the transportation problem both socially and with regard to the cost of bringing in merchandise. Is this your feeling here too?

Mr. Chenier: I think it would help a great deal all right. Economically speaking, it might be quite expensive to keep a road open, especially in wintertime. But we believe that this will bring something to our population, especially a psychological effect if the people feel that they can get out of Schefferville at any time.

Mr. Howe: Although this is not within our area, Mr. Chairman, though it probably has some effect, do you feel that you are adequately served with regard to hospitals and doctors and dentists and medical care in general?

Mr. Chenier: I believe that we have a very competent staff of doctors and nurses at the hospital and I think that the population receives quite a good service. But on the other hand, there are some cases which this hospital cannot handle. For instance, we have to transfer people involved in accidents and very seriously injured and we have to get them out of here urgently. Sometimes getting them to Quebec in time, is quite a problem considering the factors of weather and time.

Mr. Howe: There are many areas in Canada having similar difficulties. Even the populated areas are having difficulty in getting sufficient doctors and I am just wondering whether the fact that you are isolated here has made it a little difficult for you folks.

Mr. Chenier: May I say this. It is very hard to get good doctors. Fortunately we have good doctors. But we might also add that the Iron Ore Company has something to do with it.

Mr. Howe: Just one other little observation I would like to make, Mr. Chairman, and that is with regard to getting newspapers the same day. If you live in small communities in Ontario you do not get your newspapers the same day unless they come by truck. So you are not missing out any more than some of the rest of us are in that particular area. Thank you, Mr. Chairman.

[Interpretation]

M. Howe (Wellington-Grey): La question des routes a déjà été soulevée par M. Godin, et nous savons maintenant de qui cette question relève. Toutefois, dans certains cercles, nous avons le sentiment que s'il existait une bonne route, elle éliminerait environ 60 p. 100 du problème du transport tant du point de vue social que du coût de transport des marchandises vers cette région-ci. Êtes-vous du même avis?

M. Chénier: Je crois que ce serait une grande aide effectivement. Sur le plan économique, ce serait peut-être trop onéreux de maintenir une route ouverte surtout en hiver. Mais nous pensons que ce serait un stimulant pour notre population, surtout sur le plan psychologique, si elle acquiert le sentiment qu'elle peut sortir de Schefferville, s'évader n'importe quand.

M. Howe (Wellington-Grey): Même si le sujet n'est pas de notre compétence, monsieur le président, bien que cela vous touche quelque peu, êtes-vous suffisamment dotés d'hôpitaux, de médecins, de dentistes et de soins médicaux, en général?

M. Chénier: Nous avons à l'hôpital un personnel médical composé de médecins et d'infirmières très compétents, et je pense que la population jouit d'un assez bon service. Mais par ailleurs, il y a des cas qui ne peuvent pas être traités par notre hôpital. Dans ce cas, il nous faut transporter ces gens grièvement blessés, et les sortir d'ici en toute urgence. Quelquefois, c'est tout un problème, que de les transporter à Québec, étant donné les conditions atmosphériques et les heures de vols.

M. Howe (Wellington-Grey): Il y a au Canada de nombreuses régions qui éprouvent les mêmes difficultés. Même dans les régions très peuplées, il est quelquefois très difficile d'obtenir suffisamment de médecins, et je me demande si le fait que vous soyez isolés ici complique la situation?

M. Chénier: Je vous dirais ceci. Il est très difficile d'obtenir de bons médecins. Heureusement, nous avons de bons médecins. Mais, ajoutons également que la compagnie Iron Ore n'y est pas pour rien.

M. Howe (Wellington-Grey): J'ai encore une autre petite remarque que je voudrais formuler, monsieur le président, à propos de l'obtention des journaux le même jour. Si vous vivez dans une petite localité du sud de l'Ontario, vous n'obtenez pas le journal le même jour, à moins qu'il ne soit transporté par camion de sorte que vous n'êtes pas dans une situation pire que certains d'entre nous dans les petites localités. Merci, monsieur le président.

[Texte]

Le président: Monsieur Duquet. Monsieur Trudel.

M. Trudel: Monsieur le président, je crois que M. Poitras a fait une remarque tout à l'heure au sujet de la route de Chibougamau; je ne sais pas s'il est au courant que la route de Saint-Félicien à Senneterre est maintenant carrossable sur une distance de 350 milles. Je crois que c'est certainement encourageant pour les gens du pays. On en a fait l'expérience et vous connaissez les difficultés rencontrées au début, mais, maintenant, elle est carrossable et même acceptable. Cela va certainement servir de modèle pour cette région bien que ce soit en dehors de nos juridictions.

Si vous me permettez, monsieur le président, j'ai une autre question touchant le mémoire. M. Poitras a semblé laisser croire, ou a voulu nous transmettre le message que la transmission des nouvelles locales en français était déficiente: pourriez-vous être un peu plus précis et nous dire exactement ce que vous avez à l'esprit?

M. Poitras: Actuellement, nous sommes reliés au poste-émetteur de Radio-Canada à Montréal et ce sont certainement des annonceurs de Montréal qui présentent les émissions. Quant au réseau anglais, ils peuvent interrompre certaines émissions à Goose Bay où ils ont leurs propres présentateurs d'annonces et on peut les transmettre localement. On ne peut pas se permettre cela avec le réseau français de Montréal, ce serait probablement trop compliqué. C'est la différence entre les deux. Le réseau anglais interrompt les émissions de Moncton et Goose Bay produit les siennes.

Alors, on peut transmettre des nouvelles par téléphone ici et ils vont nous faire part des événements locaux sur le réseau anglais. Présentement, il n'existe aucun moyen pour nous d'agir ainsi, du fait que tout provient de Montréal et que ce serait peut-être un peu compliqué, c'est sans doute pour cette raison. On ne sait pas au juste. Peut-être que si nous avions eu des suggestions à faire aux stations radiophoniques...

M. Trudel: Merci, monsieur le président.

Le président: Monsieur Portelance.

M. Portelance: Merci, monsieur le président. Monsieur Poitras, monsieur le maire, parmi toutes les recommandations que vous faites aujourd'hui, si vous les établissiez dans un ordre de priorités, laquelle choisiriez-vous?

Le président: C'est une question un peu complexe.

[Interprétation]

The Chairman: Mr. Duquet. Mr. Trudel.

Mr. Trudel: Mr. Chairman, Mr. Poitras mentioned the Chibougamau road just now. Does he know that the St. Félicien-Senneterre road is now a good road over 350 miles in distance. Certainly it is a great encouragement for the people around there. You know the difficulties they had at the beginning. But now it is a good road, an acceptable road. Although it does not come under our jurisdiction, it will be a pattern for this region. this?

With your permission, Mr. Chairman, another question with regard to the brief. Mr. Poitras seemed to imply that the facilities for the broadcast of French newscasts were deficient. Could you tell us what you meant by

Mr. Poitras: We are at the present time linked with the CBC in Montreal and it is no doubt the Montreal announcers who present the broadcasts. As to the English network, they can cut certain broadcasts to Goose Bay where they have their own announcers who can broadcast local news. But on the French network in Montreal it cannot be done. It would probably be too complicated. This is the difference between the two. The English network cuts off the broadcast to Moncton, and Goose Bay give their own broadcast.

So, we can telephone news and they can announce what goes on in the city on the English network. But there is no way to do this on the French network. Perhaps it is too complicated. I do not know exactly what the reason is. Perhaps if we could make any suggestions to the radio stations...

Mr. Trudel: Thank you Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Portelance.

Mr. Portelance: Thank you, Mr. Chairman. Mr. Poitras and Mr. Mayor, among all the recommendations you have made today, if you established a priority, which would be the most important?

The Chairman: This question is a bit complex.

[Text]

M. Poitras: Nous dirions que nos recommandations, étant limitées, sont toutes prioritaires, nous ne pouvons pas dire que c'est le transport aérien ou ferroviaire. Nous avons besoin de certains changements dans un avenir aussi rapproché que possible dans n'importe quel domaine.

M. Portelance: Mais le transport aérien pourrait être tout de même...

M. Poitras: Certains services peuvent être changés rapidement, sans occasionner de coûts supplémentaires aux compagnies, il n'y a pas de raison pour que cela ne soit pas fait. Dans le cas du transport aérien, on parle d'horaires, la seule chose à faire est de les établir différemment.

M. Portelance: En deuxième lieu, monsieur le président, à propos de la télévision, est-ce qu'ici à Schefferville justement vous n'avez pas des émissions en direct de Montréal, soit en anglais, soit en français?

M. Poitras: A la télévision?

M. Portelance: Oui.

M. Poitras: Les émissions de télévision proviennent du studio de Labrador City, alors, c'est tout sur film actuellement.

Le président: Monsieur Blouin.

M. Blouin: Je dois ajouter à ce sujet que les émissions qui proviennent de Labrador City, qu'on désigne sous le nom d'émetteur-frontière, *frontier package*, et qui...

Le président: Monsieur Blouin, voulez-vous vous adresser à la présidence, s'il vous plaît? Ici, nous ne vous comprenons pas du tout.

M. Blouin: Très bien, monsieur le président. Les émissions sont retransmises de Labrador City au moyen de ce qu'ils appellent un émetteur-frontière, *a frontier package*. Mais c'est limité à certaines heures, et ce n'est certainement pas satisfaisant pour la population.

Alors, des demandes ont déjà été faites et on nous répond que, dorénavant, le Télésat, ou le satellite, va régler le problème automatiquement, en ayant une station terrestre construite pour retransmettre ces émissions en direct d'une station quelque part sur la Côte-Nord. Et ce sera retransmis par des micro-ondes. On prévoit, comme vous le savez sans doute, que le satellite sera en opération en 1971. Ce sont les commentaires que je voulais ajouter à la réponse de M. Poitras.

[Interpretation]

Mr. Poitras: I think that the recommendations are all important. One cannot say that air transport or rail transport is a more important one than the other. They are all important in their own field and there needs to be improvement in every field and this should be done as soon as possible.

Mr. Portelance: Air transport is probably the most important?

Mr. Poitras: There are things which could be improved quickly without extra expense to the company. There is no reason why it could not be done. With regard to air transport it is a matter of changing the timetables.

Mr. Portelance: Secondly, Mr. Chairman, with regard to television. Do you not get direct programs in English or in French from Montreal?

Mr. Poitras: On television?

Mr. Portelance: Yes.

Mr. Poitras: Television programs come from the studio in Labrador City. At present everything is on film.

The Chairman: Mr. Blouin.

Mr. Blouin: I should add that broadcasts from Labrador City are frontier package broadcasts, and...

The Chairman: Mr. Blouin, will you please address yourself to the Chair because we cannot hear you.

Mr. Blouin: Thank you, Mr. Chairman. The broadcasts are rebroadcasts from Labrador City with a frontier package system, but it is restricted to certain times of the day and this is certainly not satisfactory for the people.

Applications have been made and we have been informed that as of now Telesat or the satellite will settle the problem automatically by means of a ground station to rebroadcast those programs directly from some station on the North Shore by microwave. As you are no doubt aware, it is expected that the satellite will be in operation in 1971. This is all I wanted to add to the reply made by Mr. Poitras.

[Texte]

• 1115

M. Poitras: Le satellite serait en opération en 1971. Est-ce que cela veut dire qu'ici, on devra attendre en 1975 avant d'avoir la base? Est-ce qu'il y aura un décalage de plusieurs années encore?

Le président: Monsieur Portelance.

M. Portelance: Monsieur le président, en ce qui concerne le satellite, je crois que les montants ont été adoptés, que les contrats sont déjà donnés et que tout sera en opération en 1971. Les stations terrestres devront être prêtes pour desservir des régions comme la vôtre. Cela doit s'étendre de l'Atlantique au Pacifique; toutes les régions canadiennes recevront la télévision dans les deux langues.

M. Poitras: Est-ce qu'il y aura deux réseaux?

M. Portelance: Oui, un réseau anglais et un réseau français et, en plus, il y aura les lignes téléphoniques et d'autres...

Le président: A l'ordre, à l'ordre, s'il vous plaît, messieurs.

M. Portelance: Monsieur le président, j'aurais une dernière question au sujet des prix de transport par avion. Quel est le prix de Québecair, disons de Schefferville à Montréal?

M. Poitras: \$69.

M. Portelance: Merci.

Le président: Avez-vous d'autres questions, monsieur Portelance?

M. Portelance: Non, merci.

Le président: Monsieur Godin.

M. Godin: Monsieur le président, M. Blouin a répondu à mes questions au sujet de la télévision. Merci bien.

Le président: Est-ce qu'il y a d'autres questions, messieurs?

Mr. Skoberg: Mr. Chairman and Your Worship, I have a very brief question. We found at another locality we have just visited that some of the local improvements and the local taxation under your tax structure is really paid for by the companies. Is this the same situation you find yourself in here?

Mr. Chenier: This town naturally receives taxes from the taxpayers, the same as any other town, but the main company is paying an extra tax which comes directly from its pocket, which we believe it should be the

[Interprétation]

Mr. Poitras: But the satellite would be operational in 1971. Does this mean that it will be 1975 before we obtain the station? Will there be a difference of a few more years?

The Chairman: Mr. Portelance.

Mr. Portelance: With regard to the satellite I think that the funds have been voted and contracts have been awarded and everything will be in operation in 1971. The ground stations will be established to serve regions such as yours. We are going to cover all of Canada from the Atlantic to the Pacific and everywhere you will be able to get broadcasts in both languages.

Mr. Poitras: Will there be two networks.

Mr. Portelance: Yes. An English network and a French network. Moreover there will be telephone lines and other...

The Chairman: Gentlemen, order please.

Mr. Portelance: Mr. Chairman, I have one last question on air freight rates. What is the cost by Québecair from Schefferville to Montreal?

Mr. Poitras: Sixty-nine dollars.

Mr. Portelance: Thank you.

The Chairman: Any other questions, Mr. Portelance?

Mr. Portelance: No, thank you.

The Chairman: Mr. Godin.

Mr. Godin: Thank you, Mr. Chairman. Mr. Blouin has given me the information I wanted with regard to television, thank you.

The Chairman: Are there any other questions, gentlemen?

Mr. Skoberg: Monsieur le président, une question très brève à Son Honneur le maire. Dans certaines localités que nous venons de visiter nous avons remarqué que certaines améliorations locales dans la structure fiscale sont vraiment supportées par les compagnies. Est-ce que c'est la même chose pour vous ici?

Mr. Chenier: Cette ville reçoit des impôts, comme dans n'importe quelle autre ville mais la compagnie principale verse une taxe supplémentaire qu'elle tire directement de sa caisse, lequel montant doit, à notre avis, pro-

[Text]

government, whether it is municipal, provincial or federal. I think the main company is paying quite a bit of tax over and above normal tax.

Mr. Skoberg: But there is no property taxation as such on individual homes. Is that correct?

Mr. Chenier: That is correct.

Mr. Skoberg: They are all company homes, the majority of them, or do you have...

Mr. Chenier: The majority of them.

Mr. Skoberg: Thank you, very much.

The Chairman: Mr. Crossman.

Mr. Crossman: This town is entirely company owned, is that it? There are no private homeowners here?

Mr. Chenier: We do have privately owned houses and stores, but the majority is owned by the Iron Ore Company of Canada. All the private houses were built by the Company. The whole town actually was built by the Company, including the services; electricity, sewage, water, the paving of the streets. Everything was done by the Iron Ore Company. Actually they are the ones paying the main tax bill, but over and above the regular tax that a citizen pays in this town, Iron Ore is paying a subsidy of some kind.

The Chairman: Thank you.

Est-ce qu'il y a d'autres questions, messieurs? Sinon, je dois remercier M. le maire ainsi que M. Poitras pour le mémoire si bien préparé et pour avoir si bien répondu à nos questions ce matin.

Nous avons un autre mémoire qui nous a été présenté ce matin et qui ne sera pas lu. Mais, l'auteur a demandé de venir en avant pour donner un résumé de son mémoire. Je demanderais donc à M. Médard Gagnon, président du Syndicat local des employés, de se présenter.

M. Médard Gagnon (Président du Syndicat local des employés): Monsieur le président, messieurs les députés, mesdames et messieurs, on m'a demandé, en tant que président du syndicat local, de présenter un mémoire. Mais, étant donné la grève que nous venons de terminer et le retour au travail, je n'ai pas eu le temps de le faire. Pendant la grève, un de nos membres, M. Jacques Gardien, a fait une étude objective sur la situation à Schefferville.

[Interpretation]

venir du gouvernement, que ce soit le gouvernement municipal, provincial ou fédéral. Il me semble que la compagnie principale verse un montant bien supérieur à l'impôt normal.

M. Skoberg: Mais il n'y a pas une taxe foncière sur les résidences privées, n'est-ce pas?

M. Chénier: C'est exact.

M. Skoberg: La majorité de vos maisons appartiennent à la compagnie, ou avez-vous...

M. Chénier: La majorité.

M. Skoberg: Merci, monsieur le président.

Le président: M. Crossman.

M. Crossman: Toute la ville appartient à la compagnie, n'est-ce pas? Il n'y a pas de propriétaire privé.

M. Chénier: Nous avons des maisons et des magasins qui sont des propriétés privées, mais la plupart appartiennent à la Iron Ore. Toutes les maisons particulières ont été construites par la compagnie; en fait, toute la ville a été aménagée et construite par la compagnie, y compris les services d'utilité publique, l'électricité, les égouts, le goudronnage des rues, l'eau. Tout a été fait par la Iron Ore Company. Naturellement, c'est la compagnie qui paie une bonne partie de l'impôt foncier mais en plus des impôts que chaque citoyen paie dans cette ville, la «Iron Ore» paie, disons, une sorte de subvention.

Le président: Merci

No other questions gentlemen? In that case I must thank his Honor the Mayor and Mr. Poitras for their excellent brief and for having so well answered our questions this morning.

We have another brief presented here this morning which will not be read. The gentleman who submitted it asked to come forward and give a summary of his brief. So I would ask Mr. Médard Gagnon, president of the Local Labourers Syndicate.

Mr. Médard Gagnon (Président, Local Labourers Syndicate): Mr. Chairman, honourable members, ladies and gentlemen. As president of the local union I have been asked to submit a brief, but because of the strike which we have had and which is just over and our return, I did not have time to prepare it. During the strike one of our members, Mr. Jacques Garbien, has made an objective study of the situation in Schefferville. I think that

[Texte]

ferville. Je pense que la plupart des gens de Schefferville ont vu ce mémoire ou cette étude.

Je n'ai pas l'intention de lire l'étude qui a été faite par M. Jacques Gardien; on l'a présentée aux députés. J'aimerais tard aux députés qu'on est très heureux de voir que le gouvernement fédéral s'intéresse à la situation des gens du nord. Après 15 ans, ce n'est pas trop vite, mais mieux vaut tard que jamais et nous espérons que vous allez continuer. D'un autre côté, si vous êtes venus ici à Schefferville, c'est que vous avez l'intention de faire quelque chose pour les populations du nord; vous êtes passés par Labrador City, par Gagnon...

M. Blouin: On étudie vos problèmes avec vous sur les lieux mêmes.

M. Gagnon: Durant les dernières négociations, nous avons demandé à la compagnie une étude sociologique. Naturellement, la compagnie est venue ici pour faire de l'argent et elle a refusé une étude sociologique. Mais, on croit que ce serait le devoir du gouvernement de la faire. Vous devriez étudier les revenus que vous rapporte le Nord. Si vous avez des revenus dans le Nord, c'est parce qu'il y a des gens qui viennent travailler ici. Il est grand temps que le gouvernement s'occupe de ces gens-là. Jusqu'à maintenant, le gouvernement a laissé toute la responsabilité à la compagnie; on pense qu'il est temps que vous fassiez quelque chose.

M. Blouin: J'aimerais faire une petite observation. Je suis au courant un peu des études sociologiques; là, on entre dans un domaine de juridiction provinciale. Les études socio-économiques qui se font depuis deux ans dans le comté, par exemple, sur la Basse Côte-Nord, sont faites par le gouvernement provincial. Ce sont des juridictions provinciales. C'est seulement une petite note en passant. Évidemment, je pense que le comité est d'accord pour entendre vos remarques et surtout pour savoir à qui donner les injections.

M. Gagnon: Je suis convaincu, monsieur Blouin, que vous êtes plus au courant des choses qui doivent être faites par le gouvernement provincial et des choses qui doivent être faites par le gouvernement fédéral. Mais je pense réellement que la population de Schefferville, de Labrador City, de Gagnon rapporte des revenus aux deux gouvernements. Je pense que c'est la responsabilité des deux gouvernements de faire quelque chose. Monsieur le maire vous disait tantôt que, dans le mémoire, il ne vous a pas soumis le projet d'une route entre Schefferville, Labrador City et Gagnon, enfin une route pour

[Interprétation]

most of the people of Schefferville have had the opportunity to read this brief.

I do not intend to read it. It has been submitted to the members. I would like to tell the members that we are very pleased to see that the federal government is taking an interest in the plight of the people in the north. After 15 years it is time enough, but better late than never, and we are hoping that you will continue to do so. On the other hand, as you have come here to Schefferville it is because you intend to do something for the people of the north. You went through Labrador City, Gagnon...

Mr. Blouin: We have come here to study your problems with you, right here on site.

Mr. Gagnon: During our last negotiations, we have asked the Company for a sociological study. The Company came here to make money and they refused it. But we believe it is the duty of the government to make this study. You should see what revenue you get from the north, if you get revenue up here in the north, it is because people come to work here and it is high time that the government should do something for these people. Up to now the government has left all the responsibility for this to the Company and we think it is high time that the government do something.

Mr. Blouin: Just a brief remark. I know something about sociological studies; it comes under provincial jurisdiction. The socio-economic survey which is being undertaken since two years in the lower North Shore riding are being pursued by the provincial government. It is a provincial matter. Just something I wished to point out to you. Of course, I think the Committee agrees that we should hear your remarks and especially to know where the pressure should be applied.

Mr. Gagnon: I am convinced Mr. Blouin that you know more about what has to be done by the provincial government and the federal government. I believe you know very well that the people of Schefferville, Labrador City and Gagnon give tax money to both governments. I think it is the responsibility of the two governments to do something. The Mayor told you that he did not mention roads between Schefferville, Labrador City and Gagnon, that is a road going down to the St. Lawrence because this comes under provincial jurisdiction. But this road will have to go through two provinces. I think that something

[Text]

sortir au bord du fleuve, parce que c'est une responsabilité provinciale. Il va falloir que cette route passe dans deux provinces. Je crois qu'il y a quelque chose qui pourrait être fait conjointement par les gouvernements fédéral de Terre-Neuve et de Québec.

M. Blouin: Monsieur le président, je comprends encore très bien la situation et je sais que des mémoires ont été présentés demandant l'aide du gouvernement fédéral, même si c'est une juridiction provinciale, parce qu'il faut nécessairement que des autorités au pays s'en occupent. C'est de cette façon, je pense, que les mémoires ont été présentés dans les autres endroits où il y a des problèmes routiers. Vous avez parfaitement raison.

M. Gagnon: Pour conclure, ce n'est pas un secret, on vient de terminer une grève de tout près de quatre mois. Cette grève n'a pas été faite seulement contre la compagnie. C'est une grève de protestation. Je pense qu'il y a eu un manque de la part de nos gouvernements envers les travailleurs de la Côte-Nord et qu'il est grand temps de remédier à cela. J'espère qu'il y aura d'autres rencontres après celle d'aujourd'hui et que vous allez essayer de solutionner nos problèmes. Je vous remercie.

Le président: Puisque M. Gagnon n'a pas lu son mémoire, je demanderais une proposition du comité pour que ce mémoire fasse partie du compte rendu de notre voyage.

Approved. Agreed. Yes, Mr. McGrath?

Mr. McGrath: Perhaps you might rephrase the motion so that it could also be forwarded to the provincial authorities, since it contains many problems involving provincial jurisdiction.

M. Blouin: Monsieur le président, je pense que c'est une excellente suggestion.

Le président: Maintenant messieurs, ceci termine notre audience de ce matin ici, à Schefferville, et je remercie les autorités de la ville, dont le maire et les conseillers, de leurs mémoires de même que l'autre monsieur qui nous a présenté un mémoire. Monsieur Blouin.

Blouin: Excusez-moi, monsieur, le président. Je viens d'apprendre que le secrétaire, accompagné d'autres délégués, de la municipalité de Gagnon, qui est une ville minière dont nous avons parlé au cours de notre voyage, vont arriver par l'avion de Québecair vers midi et ils auraient un mémoire à présenter au Comité, je me demande si celui-ci est d'accord pour que nous les entendions.

[Interpretation]

could be done jointly between the federal government and those of Newfoundland and Quebec.

Mr. Blouin: Mr. Chairman, I understand the situation very well. I know that briefs have been presented in this respect wherein the federal government has been asked for assistance even if this comes under provincial jurisdiction because the authorities of the country must necessarily do something. This is how, I think, the briefs have been presented in other areas having road problems. You are perfectly right in this respect.

Mr. Gagnon: In conclusion, everybody knows we just terminated a strike of about four months. This strike was not only against the company. It was a protest strike. I think there has been negligence on the part of our government towards the workers of the North Shore and it is high time they remedy the situation. I hope there will be more meetings after to-day's and that you will try to find solutions to our problems. Thank you.

The Chairman: Since Mr. Gagnon did not read his brief, I would call for a motion that the Committee include this brief in the minutes of our tour.

La proposition est acceptée. Monsieur McGrath?

M. McGrath: Vous pourriez peut-être représenter la motion afin que le mémoire soit aussi envoyé aux autorités provinciales car il contient bien des questions qui relèvent de la compétence provinciale.

Mr. Blouin: Mr. Chairman, I think this is an excellent suggestion.

Mr. Chairman: Gentlemen, this concludes our meeting of this morning at Schefferville and I thank His Honour the mayor and the councillors as well as the other gentleman who submitted a brief. Mr. Blouin.

Mr. Blouin: One moment please, Mr. Chairman. I have just learned that the Secretary of the municipality of Gagnon which is a mining town mentioned during our journey will arrive by Québecair at 12.00 o'clock and he will have a brief to submit to the Committee. I am wondering if the Committee agrees to hear him. Apparently it will be very brief, and I would appreciate it if the Committee

[Texte]

Apparemment, ce sera très bref et j'apprécierais beaucoup que le Comité condescende à les entendre lorsqu'ils arriveront. Maintenant, il est entendu que s'ils arrivent après midi et demi, c'est regrettable, mais il nous faut continuer vers Goose Bay. Alors, je demande au Comité, s'il peut les entendre dès qu'ils arriveront.

Le président: Monsieur Duquet.

M. Duquet: Monsieur le président, je suis informé que les représentants de la ville de Gagnon devaient présenter ce mémoire, je pense qu'ils auraient pu le faire à Sept-Îles, à Baie-Comeau ou à Wabush. Il fait excessivement froid ici et si nous devons prendre connaissance de ce mémoire, nous devrions les rencontrer à l'hôtel ou ailleurs qu'ici.

Le président: Monsieur Blouin, je crois que nous sommes attendus à Goose Bay cet après-midi; nos réservations d'avion sont faites. Si le vol a lieu à l'heure dite cet après-midi, je crois qu'il va être très difficile de retarder. Heureusement, je crois que nous ne serons pas encore partis à cette heure-là, alors, nous pourrions prendre leur mémoire et l'imprimer en appendice, comme nous avons fait avec le dernier mémoire qui vient de nous être présenté.

Mr. McGrath: Perhaps we could carry that just one step further and include the brief as read in our Proceedings.

The Chairman: I think we all agree to that, Mr. McGrath.

Mr. McGrath: Instead of an appendix, have it included as read.

M. Blouin: Merci.

Le président: Tout le monde est de cet avis? D'accord. Un instant, s'il vous plaît.

Une voix: Monsieur le président, j'aimerais ajouter juste quelques mots, un point...

Le président: Voulez-vous vous identifier s'il vous plaît.

M. Cyr: Donald Cyr, directeur général de l'hôpital de Schefferville: J'aimerais vous parler de ce que nous devons faire lorsque nous avons à diriger un malade vers Montréal ou Québec. Nous devons prendre le vol de Québecair, mais attendre à Sept-Îles pendant quatre heures. Alors, le patient doit d'abord, s'il est sur une civière, payer quatre billets puisqu'il utilise quatre sièges. Arrivés à Sept-Îles, par suite de cette attente, nous devons demander une ambulance,

[Interprétation]

would consider hearing them when they arrive. It goes without saying that if they arrive after 12.30, it is too bad but we will have to go on to Goose Bay. I am therefore asking the Committee to hear them as soon as they land in Schefferville.

The Chairman: Mr. Duquet.

Mr. Duquet: If the representation of the City of Gagnon were to present this brief, they could have done so at Sept-Îles, Wabush, or Baie Comeau. It is exceedingly cold here and if we must await for this brief let us meet them at the hotel or elsewhere.

The Chairman: Mr. Blouin, I believe we are expected this afternoon at Goose Bay; our reservations are made. If the flight takes place at the time announced which is this afternoon, I think it would be very difficult to delay our departure. Happily, I do not think we will have gone by that time. We will accept their brief and print it as an appendix as was done for other briefs.

M. McGrath: Nous pourrions peut-être inclure le mémoire dans notre rapport, comme s'il avait été lu.

Le président: Je pense que nous sommes d'accord, monsieur McGrath.

M. McGrath: Au lieu de l'ajouter en appendice, on pourrait l'inclure dans les témoignages.

Mr. Blouin: Thank you.

The Chairman: Agreed? Just a moment please.

An hon. Member: Mr. Chairman, I would appreciate adding a few words, or point which...

The Chairman: Would you please identify yourself.

Mr. Donald Cyr (General Director, Schefferville Hospital): Mr. Chairman, I would like to mention that when we transfer a patient, which happens frequently, to Montreal or Quebec we use Quebecair but we have to wait at Sept-Îles for four hours and the patient must, first of all if he is on a stretcher pay for four tickets as he occupies four seats. At Sept-Îles, in view of the four hour wait, we must hire an ambulance, transport him to the hospital, and return to the airport four

[Text]

transporter le patient à l'hôpital pour revenir quatre heures après. Donc, cela coûte à ce patient, d'abord le prix de quatre sièges à \$69, plus les frais d'ambulance à Sept-Îles, \$50.

Alors, j'estime que si je suis le patient, je ne suis pas intéressé à payer d'abord \$500 pour être ensuite trois, quatre et six mois sans travailler et être obligé de payer un tel tarif. Alors, c'est la seule observation que j'avais à faire, je ne m'attarderai pas davantage. Je voulais ajouter cette remarque au mémoire de M. Chénier. Merci beaucoup.

Le président: Pouvez-vous attendre une seconde?

M. Portelance: Est-ce qu'on pourrait poser une question au témoin? Dans des cas semblables, est-ce que le gouvernement provincial n'intervient pas? Est-ce qu'il n'y a pas un côté qui...

M. Cyr: Ce que le gouvernement provincial paie, c'est le salaire de l'infirmière qui doit accompagner le patient à l'extérieur et son retour de Québec à Schefferville. Le patient doit payer lui-même son billet pour aller et celui du retour. Maintenant, un autre problème que j'aimerais souligner ici, c'est qu'advenant le cas où nous aurions à transporter un patient aujourd'hui. À l'heure actuelle, notre infirmière ne peut revenir avant une semaine puisqu'elle ne peut avoir aucune réservation. C'est donc dire que l'hôpital doit absorber le salaire d'une infirmière pour une semaine et doit ainsi se passer de ses services pendant ce temps. C'est un problème qui existe et je crois qu'il serait facile de faire quelque chose pour améliorer cette situation et ce serait grandement apprécié.

M. Corbin: Monsieur le président, j'aimerais savoir si, dans des cas d'extrême urgence, la compagnie minière met à la disposition des patients de l'hôpital ses avions privés pour leur transport à l'extérieur?

M. Cyr: Oui, lorsque la température le permet.

M. Corbin: Est-ce qu'on vous fait des frais à ce moment-là ou est-ce que la compagnie absorbe tous les coûts.

M. Cyr: La compagnie absorbe tous les coûts.

M. Corbin: Je vous remercie.

Le président: Monsieur Trudel.

M. Trudel: M. Corbin a posé une question à laquelle on a partiellement répondu. Je ne

[Interpretation]

hours after this. This costs the patient the price of four seats at \$69 plus \$50 for the ambulance in Sept-Îles. I consider that the patient is not interested in paying \$500 to remain three, four months out of work and have to pay that kind of money. That is all I wish to mention. I will not take up too much of your time, but I wanted to mention this, add this to the brief already presented by Mr. Chénier. Thank you very much.

The Chairman: Will you wait a moment, please.

Mr. Portelance: Could we ask the witness a question. In such cases does the provincial government not do anything?

Mr. Cyr: What is paid by the provincial insurance plan is the salary of the nurse who must accompany the patient outside and the return fare of the nurse. The patient must pay his return ticket himself. And there is another problem I would like to mention and that is when we transfer a patient today it is impossible for our nurse to return before one week because there is no reservation. This therefore means that the hospital must absorb the cost of the salary of this nurse for one week, and do without her services in the meantime. This is a problem and I think that it would be a good thing to have something done to improve this situation, which would of course be highly appreciated.

Mr. Corbin: Mr. Chairman, I would like to know in the case of a great emergency does the mining company offer its private aircrafts for the transfer of patients to other cities.

Mr. Cyr: Yes, when the atmospheric conditions are favourable.

Mr. Corbin: Does this cost anything or does the company absorb all costs?

Mr. Cyr: The company absorb all the costs.

Mr. Corbin: I thank you.

The Chairman: Mr. Trudel.

Mr. Trudel: Mr. Corbin has asked a question to which only a partial answer has been

[Texte]

blâme pas M. Cyr d'avoir soulevé ce problème qui méritait vraiment de l'être. Mais je crois que sur la Côte-Nord et dans d'autres endroits il y a des services d'hélicoptères, est-ce qu'on y a eu recours pour transporter des patients en dehors des routes aériennes régulières, monsieur Cyr?

M. Cyr: Ici, à Schefferville, non.

M. Trudel: Il n'y en a pas eu d'ici? Merci, monsieur le président.

Le président: Monsieur Godin.

M. Godin: Une question supplémentaire. Le témoin peut-il nous dire quelle est la proportion de personnes qui travaillent directement pour la compagnie minière et qui sont éligibles à l'aide apportée par la compagnie? Quelle est la proportion des chefs de famille, par exemple, qui travaillent à la mine qui ont droit à cette aide?

M. Cyr: En fait, la compagnie jusqu'à ce jour, a apporté son aide à n'importe qui, en cas d'urgence.

M. Godin: Ah bon.

M. Cyr: Sauf tout dernièrement, il y a un mois, nous avons dû nolisier un avion de la compagnie Québecair, au prix de \$2,200 pour le parcours Schefferville-Montréal, puisque les patients n'étaient pas en état d'attendre quatre heures à Sept-Îles et de faire tous les arrêts Wabush, Sept-Îles, Québec, Rimouski, etc.

M. Godin: A \$2,200, qui peut défrayer un tel coût? Est-ce le patient lui-même ou si toute la paroisse y contribue?

M. Cyr: Je crois que la plupart des compagnies respectables absorbent le coût.

M. Godin: Merci beaucoup.

Le président: Nous vous remercions beaucoup de vos observations, monsieur Cyr. Voulez-vous vous identifier s'il vous plaît, monsieur?

M. Ernest Boies (Médecin): Ernest Boies, médecin, monsieur. Alors, j'aimerais me faire le porte-parole de la population pour dire aux représentants du gouvernement que nous ne les voyons pas très souvent ici; les seuls que nous voyons, ce sont les gens de l'impôt.

Monsieur le député, je le connais à peine et ça fait déjà quatre ans que je travaille à Schefferville. Alors, comme je le disais, ce sont surtout les gens de l'impôt que nous voyons, parce que les gens de Schefferville

[Interprétation]

given. I do not blame Mr. Cyr for raising this problem which is important. But I think that on the north shore and in other places there are helicopter services. Have people tried to use these services to transport patients outside usual airlines, Mr. Cyr?

Mr. Cyr: This is not done here in Schefferville.

Mr. Trudel: There have been none from here? Thank you Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Godin.

Mr. Godin: A supplementary. Could the witness tell us what is the proportion of persons working directly for the mining company and who are eligible to the financial help given by the company. What is the proportion of heads of families who are eligible to this special service from the company?

Mr. Cyr: Up to date the company has given help to anyone in case of an emergency.

Mr. Godin: Good.

Mr. Cyr: Except lately we have had a case where we had to charter a Quebecair aircraft which has cost \$2,200 from Schefferville to Montreal. Patients could not wait four hours at Sept Isles and made all the stops Wabush, Sept Isles, Quebec, Rimouski, et cetera.

Mr. Godin: At \$2,200, who can ever be able to pay this amount? Is it the patient himself or the whole parish?

Mr. Cyr: I think that most respectable companies do absorb this cost.

Mr. Godin: Thank you very much.

The Chairman: We thank you very much for your remarks, Mr. Cyr. Would you please identify yourself, sir?

Dr. Ernest Boies: Physician: I should like to speak on behalf of the population and I would like to tell the government that we do not see them very often here but those whom we see regularly are those who collect taxes. I hardly know the honourable member. I have been working here four years in Schefferville and as I stated it is the tax people that we see because Schefferville people pay their taxes but in return I cannot see what we get from the government. The only thing we get, the

[Text]

paient leur impôt. De la part du gouvernement, je ne peux pas trouver dans mes souvenirs ce que nous en recevons. Les seules douceurs que nous avons nous viennent de la compagnie *Iron Ore*. Mon confrère, le directeur-général de l'hôpital, vient de vous le dire, lorsqu'on dirige les patients à l'extérieur, d'abord il faut faire à peu près 25 à 30 appels téléphoniques pour réussir à avoir des sièges sur l'avion de Québecair, très souvent il faut encore faire appel à la compagnie *Iron Ore* pour nous dépanner. C'est vraiment triste de venir à Schefferville, d'avoir le courage de venir y vivre, de venir vivre dans une place éloignée et n'avoir aucune aide du gouvernement.

Les gens qui nous rendent visite de temps en temps, cela nous fait plaisir, ont hâte de retourner et ils nous regardent en voulant dire: "Mon cher ami, tu vis ici, toi". Alors, je pense que le gouvernement devrait faire un effort pour que ce ne soit pas un *one way*, un sens unique, qui a une voie d'aller et une voie de retour. Il est dans l'ordre que nous donnions au gouvernement, que nous travaillions pour le gouvernement, que nous soyons de bons citoyens, mais il me semble que le gouvernement devrait en retour nous donner quelque chose de temps en temps.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Boies. La séance est terminée.

[Interpretation]

only help we get is from the company. My colleague, the general director of the hospital has just told that when we direct patients to the outside we have to make about 25 or 30 telephone calls to get space and very often we have to appeal to the *Iron Ore* company to get us out of difficulty and it is very sad to come and live in Schefferville in such a remote district and to get no assistance from the government.

The people who visit us now and then we see people who come and visit us and they look at us and they say you have great courage to live here. I think the government should make an effort to see that there should be a two-way proposition. We pay our taxes and we want to be good citizens but in return I think the government should give us something from time to time.

The Chairman: The meeting is adjourned.

APPENDIX A-23

Schefferville, P.Q., Sept. 13, 1969

360 MILES NORTH OF SEPT-ÎLES—

SCHEFFERVILLE

To make an objective study of life in our part of the world and to do this with a minimum of words seems to me a dare worth taking on. Citizen of our town for the last ten years, I am still considered green by the older residents, while those who have arrived here this year, believe I belong to the days of antiquity. To write an article which will be interesting for one and all does not appear easy to me and I readily admit that I am writing it more for our brothers of the outside world and for the friends of those here who would like to forward a copy of this article to them. I will make a special effort to bring out those points which, in my estimation, justify the rightful claims which we are presenting to our employer and for the obtaining of which we have been forced to go on strike.

Let us first look at the geographical and climatic situation of our town. Lost in a region worthy of the Apocalypse and known under the name of "Land of Cain," its inhabitants can, after a few years and with eyes closed, recognize every rock and pot-hole in the few roads which may be travelled for a few miles around town. If car builders wish to test their products, they would find here ideal conditions for their experiments.

Would you believe that in 1969 it takes more than an hour to cover the twenty miles which separate Menihek from Redmond Mine which is joined to Schefferville by an asphalt road maintained by the Company for its own purposes... You can well imagine to what state these trails reduce the cars of private owners and the rapid depreciation which these cars must consequently take.

As far as the severe winter which we must put up with, 9 long months per year, this is not given to us as a gift to improve matters. Apart from the material side, what can be said of the combination of the following: isolation and severe climate. What effect do these two factors have on the nervous system of the inhabitants, particularly on that of the women? Think of the "fun" of driving in circles during a few hours each Sunday with your family on the 10 miles of roads during the winter months or, on the 3 or 4 trails during the few weeks which we pompously call summer... when this season dares come this far! "What wonderful climate..."

APPENDICE A-23

Schefferville, P.Q., 13 sept. 1969

A 360 MILLES DE SEPT-

ÎLES—SCHEFFERVILLE.

Faire une étude objective sur la vie dans notre coin du bout du monde et la faire avec le moins de mots possible, voilà qui me paraît un véritable défi à relever. Depuis dix ans, citoyen de notre ville, je passe encore pour un bleu aux yeux des plus vieux, alors que les jeunes de l'année me classent déjà parmi les antiquités. Intéresser autant les uns que les autres à cet article ne me paraît guère aisé, aussi vous avouerai-je que je le compose plus à l'intention de nos confrères de l'extérieur et des amis à qui ceux d'ici voudraient le faire parvenir. Ce à quoi je vais m'efforcer est de dégager ce qui, à mon sens, justifie les justes revendications que nous présentons à notre employeur et pour l'obtention desquelles nous nous sommes vus contraints de sortir en grève.

Jetons d'abord un regard sur la situation géographique et climatique de notre ville. Perdue au milieu d'une région digne de l'Apocalypse et du nom dont on l'a baptisée: «Terre de Caïn», ses habitants peuvent, après quelques années, reconnaître les yeux fermés les trous et les roches qui jalonnent les postes raboteuses qui s'étirent péniblement à quelques milles de la ville. Si les constructeurs de voitures veulent éprouver leur matériel, ils trouveraient ici les conditions idéales pour leurs expériences.

Est-il croyable qu'en 1959, nous mettions plus d'une heure pour couvrir les vingt milles qui séparent Menihek de la Mine Redmond qui elle, est reliée à Schefferville par une route asphaltée, entretenue pour ses besoins, par la Compagnie—Imaginez à quel état ces pistes réduisent les voitures des particuliers et la rapide dépréciation qu'elles subissent de ce fait.

Quant au rude hiver que nous endurons, 9 long mois par année, il ne nous est pas octroyé en cadeau pour arranger les choses. Et à côté du matériel, que dire de l'état dans lequel la conjugaison des deux; isolement et rudesse du climat, laisse le système nerveux des habitants, en particulier celui des femmes. Pensons au «fun» qu'il y a à tourner en rond, durant quelques heures chaque dimanche, avec la famille, sur dix milles de route, durant les mois d'hiver ou, sur 3 ou 4 pistes durant les quelques semaines de ce que nous appelons pompeusement l'été—lorsqu'il daigne se rendre jusqu'à nous!—«Quel merveilleux climat!» s'écrient nos visiteurs qui

exclaim visitors who come to this region for a few days. But for us who must remain here, body and soul, year long, the climate is certainly not wonderful. As early as September, we may have our first snow, if it is not in July; our first snow, or our last—however you wish to look at it! On the other hand, if people living on earth see only one face of the moon, it may happen to us Scheffervillians to be months, even during the so-called summer, without seeing any one of the faces of the sun! On or about July 10, 1967 a Quebecer living for the last 13 years 600 miles north of Calgary, believed he would impress me by telling me that his potato plants had frozen during the night! However, he was "bowled over" when I told him that no vegetable had the least chance of surviving in Schefferville, unless it was in a hot-house. Who among the older citizens has not had the opportunity of hearing a very young Scheffervillian exclaim, upon getting off the train or plane in Sept-Îles and seeing dandelions: "Oh, Mummy, look at the beautiful flowers."

Since holidays for workers fall during the summer months only once every three years at a maximum, our children sometimes remain three or four years cloistered in this wild landscape, without being aware of life in the country with its cultivated fields, familiar farm animals, virgin forests or the busy life of large cities and their cultural centers. There is no exaggeration in saying that our families look half-civilized when they arrive among people in the South. Apart from these summer holidays, so few during our life here, those families who have children at school at the primary or High School level cannot allow themselves to leave Schefferville during the school year. If town authorities make every possible effort to occupy the children during school holidays, what physical benefits can be derived from these activities when the sun is only rarely part of the game?... For many years, I have dreamt of a summer camp, organized and operated by Iron Ore Company and situated south, for example near Mont-Joli, where all our young people, from 7 to 16 years, could go and take advantage of the sun and fresh air during one or two months, without their parents having to bleed themselves to death to pay for such a holiday. Throughout the world, we have examples of such camps organized by companies for the children of their employees. Is Iron Ore Company too poor to think of such a summer program for its own employees?...

viennent passer quelques jours dans la région—Mais pour nous, y baigner, corps et âme à longueur d'année n'a rien de merveilleux assurément. Dès septembre, nous risquons de connaître notre première neige, à moins que ce ne soit en juillet; notre première ou notre dernière—«Chi-lo-sa?»—Par contre, si les terriens ne voient jamais qu'une seule face de la lune, il nous arrive à nous, Scheffervillois, de rester des mois—même durant ceux dit d'été—sans voir aucune des faces du soleil! Vers le 10 juillet 67, un Québécois installé depuis 13 ans à 600 milles au Nord de Calgary croyait m'étonner en me racontant que 15 jours auparavant, ses plants de patates avaient gelé la nuit! Mais lui, il a été «soufflé» lorsque je lui ai dit qu'aucun légume n'avait la moindre chance de voir à Schefferville, si ce n'était sous serre-chaude. Qui des anciens n'a pas eu l'occasion d'entendre un tout jeune Scheffervillois descendant du train ou de l'avion à Sept-Îles s'exclamer en voyant des fleurs de pissenlit: «Oh! regarde maman, les belles fleurs!»...

Comme les vacances des travailleurs ne tombent durant l'été, qu'une fois tous les trois ans au maximum, nos jeunes, quand la famille peut se permettre de leur payer une sortie au sud, restent parfois 3 ou 4 ans cloîtrés dans leur paysage sauvage, sans avoir connaissance de la vie des campagnes avec leurs vastes étendues cultivées, des animaux familiers des fermes, des profondeurs merveilleuses des vertes forêts, ou de la vie grouillante des grandes cités avec leurs centres d'intérêt culturels. Il n'y a aucune exagération à affirmer que nos familles font figure de demi-civilisés lorsque nous débarquons au milieu des gens du Sud. En dehors de ces vacances d'été, si rares dans notre vie d'ici, ceux qui ont des enfants aux études au primaire ou au secondaire ne peuvent se permettre de descendre en dehors durant l'année scolaire. Si les autorités de la ville font leur possible pour occuper leurs loisirs de vacances, quels bienfaits physiques nos jeunes peuvent-ils en retirer lorsque le soleil n'est que trop rarement de la partie?... Depuis des années, je rêve pour ma part d'un camp de vacances, créé et opéré par la Compagnie Iron Ore et installé au Sud, par exemple près de Mont-Joli où tous nos jeunes, de 7 à 16 ans pourraient, durant un ou deux mois, descendre s'approvisionner de soleil et de grand air, sans que leurs parents aient à se saigner à blanc pour qu'ils puissent en profiter. Dans le monde entier, nous avons l'exemple de tels

Continuing on the subject of holidays, let us say a few words of what they can cost.

For those who do not want or cannot, because of a tight schedule, face the twelve hours which our train takes to cover the 360 miles between Schefferville and Sept-Îles, the only remaining solution is to use the airline operated by Quebecair for the cost of \$80.00 return to Sept-Îles, or \$138.00 return to Montreal. Naturally, for this price, we travel first-class... since there is no second-class. With an average family of 3 or 4 children, figure out the expense to be met even before starting the holidays. It is useless to think of taking advantage of special rates offered by companies for organized trips abroad, because the holiday schedule is established by the Company. South, normal people may use their camping gear during the whole year, during each week-end or on statutory holidays. For us, we can use it during three weeks every 3 or 4 years at a maximum. During the remainder of the time, it can rot in our basements or in our driveways. These are only a few examples of what is implied by holidays for employees of Iron Ore Co. at Schefferville.

Let us now briefly consider the problems which our members must face regarding the education of their children. They are complex problems on which many pages could be written.

At the primary level, if we cannot be envious of the system under which some school boards still operate in the province, we cannot however follow the progress made by school boards in many large centers. And so, although specialists had recommended the opening of 4 classes for slow-learners, this project had to be shelved because of the lack of space and the difficulties caused by the sacrosanct norms of the Department of Education. We cannot obtain grants from the Department of Education for our school bus service, the mileage implicated being less than the norms set for the rest of the province. If the persons in Quebec responsible for these norms believe that this service is a luxury for school children in Schefferville, let them come one day in January, when it is 30 or 40 below 0, with a light wind blowing up a storm, and cover the distance which separates the most distant part of town from school, morning, noon and night. We will no doubt

camps, conçus par les compagnies pour les enfants de leurs employés: l'Iron Ore serait-elle trop pauvre pour envisager un tel programme d'été pour les siens?... Restant sur le chapitre des vacances, disons donc un mot sur ce qu'elles peuvent nous coûter.

Pour ceux qui ne veulent pas, ou ne peuvent pas par suite d'un horaire minuté ou pour d'autres raisons, affronter les 12 heures que met notre train pour couvrir les 360 miles qui nous séparent de Sept-Îles, il ne reste que la solution d'emprunter la ligne aérienne desservie par la compagnie Québecair pour le coût de \$80.00 aller-retour jusqu'à Sept-Îles, ou \$138.00 jusqu'à Montréal. Évidemment, pour ce prix-là, nous voyageons en première classe... puisqu'il n'existe pas de seconde. Avec une famille moyenne de 3 ou 4 enfants, calculez ce qu'il en coûte avant de commencer les vacances. Inutile d'espérer profiter des spéciaux offerts par les compagnies pour des voyages organisés à l'étranger parce que la cédule des vacances est établie par les soins de la compagnie. Au Sud, les gens normaux ont l'occasion de se servir à l'année longue de leur matériel de camping, chaque fin de semaine ou durant les jours de congés statutaires. Pour nous, nous avons droit de nous en servir 3 semaines tous les 3 ou 4 ans maximum et, le reste du temps il peut pourrir dans nos caves ou sur nos parkings. Tout cela ne représente que quelques exemples de ce qu'impliquent les vacances des employés de l'Iron Ore à Schefferville.

Touchons maintenant du bout des doigts aux problèmes que représentent, pour nos membres les études de leurs enfants. Problèmes complexes s'il en est et dont on pourrait noircir plusieurs pages.

Au primaire, si nous n'avons rien à envier au système que connaissent encore certaines commissions scolaires de la province, nous ne pouvons non plus suivre la progression de celles de certains grands centres. Ainsi, des spécialistes ayant préconisé l'ouverture de 4 classes pour enfants inadaptés, mais ne pouvant, faute de locaux nous conformer à leurs recommandations et, les sacro-saintes normes du ministère de l'éducation nous causant bien du souci à chaque nouvelle année scolaire, ce projet a du être mis au rancart. Nous ne pouvons obtenir de subsides du ministère pour le service d'autobus scolaire, le *millage* impliqué étant inférieur aux normes prescrites pour l'ensemble de la province. Si les responsables de Québec jugent ce service comme un luxe pour les écoliers de Schefferville, qu'ils viennent un jour de janvier, à 30 ou 40° sous 0, et avec un petit vent soufflant en tempête, couvrir la distance qui sépare la partie de la ville la plus éloignée des écoles,

hear from them...if they can recover their breath to do so.

At High School level, our students also suffer from the restrictions imposed by the sacrosanct norms of the Department which limit the establishment of recommendations made by Regulation No. 1 following the Parent Report, as well as those made by the local pedagogical workshops who often have the appearance of Don Quixote fighting windmills. Naturally, when one knows that a High School student at Schefferville costs \$2,800.00 compared to \$900.00 for the same student elsewhere in the province, our directors can easily appear deaf to the claims of our School Boards and of our teachers. We have 120 Catholic High School Students of which 40 attend school outside of Schefferville. There is also the problem of teachers who, if they return for two consecutive years, appear like heroes. Also, can we ask that a teacher who is only passing through, take 100 p. 100 interest in his pupils with whom he has no ties. Nor let us forget that at Schefferville, High School stops at Grade 10 and that the Regional Board could very easily try and convince the parents that all students from Grade 8 on should attend school in Sept-Îles even though there is no boarding-house to accommodate students.

Let us take a few minutes to think of what it means to parent who must send their children outside of Schefferville to continue their studies. Many prefer not to think of it ahead of time, and those who are already in this situation could tell you to what budgetary acrobatics they must resort in order to make ends meet.

From a health point of view, it is no secret that our Medical Director has not succeeded in convincing any of his colleagues to come and assist the two local doctors. The Steel Workers Union has more than once made pressure so that a plane would be based permanently at Schefferville in case of emergency. If in 1967, a child from Schefferville had not had to wait 6 hours for a plane, it might still be among us today!

There would still be many problems that should be examined; among them, those of our Indian brothers. For the sake of decency, it may be better not to tackle these. Unfortunately, I have neither the competence nor the time of a writer and I promised to be brief.

Let us now consider the chapter of the cost of living in Schefferville.

matin, midi et soir; ils nous en diront des nouvelles...s'ils retrouvent leur souffle pour nous en donner!

Au secondaire, nos étudiants souffrent également des restrictions imposées par les sacrosaintes normes ministérielles qui limitent terriblement la mise sur pied des recommandations, tant du règlement n° 1 établi d'après les recommandations du Rapport Parent que celles des ateliers pédagogiques locaux qui font souvent figure de Don Quichotte se battant contre des marlins.

Évidemment, lorsque l'on sait qu'un étudiant du secondaire à Schefferville coûte \$2,800.00 pour \$900.00 au même étudiant dans l'ensemble de la province, nos dirigeants ont beau jeu pour faire la sourde oreille aux revendications de nos Commissions Scolaires et de nos enseignants. Nous avons 120 élèves au secondaire catholique dont 40 à l'extérieur. Il y a le problème des professeurs qui, lorsqu'ils nous reviennent pour une seconde année consécutive font figure de héros et pouvons-nous demander à un professeur de passage de s'intéresser à 100% à ses élèves avec qui il n'a aucune attache. N'oublions pas non plus qu'à Schefferville, le secondaire s'arrête à la 10^e année et que la Commission Scolaire Régionale serait bien aise de pouvoir convaincre les parents d'envoyer leurs enfants à Sept-Îles—où il n'existe aucun pensionnat—dès la 8^e année!

Arrêtons-nous encore un instant pour songer à ce que représente pour des parents les études que les jeunes doivent poursuivre à l'extérieur; beaucoup préfèrent ne pas y penser à l'avance et les parents qui sont dans ce cas pourraient vous dire à quelle acrobatie budgétaire ils doivent se livrer.

Au point de vue sanitaire, ce n'est un secret pour personne que notre Directeur médical n'a pu réussir à convaincre un seul de ses collègues de venir prêter main forte aux deux docteurs de la place. L'Union des Métallus a fait pression plus d'une fois pour obtenir qu'un avion reste en permanence à Schefferville pour les cas d'urgence. Si, en 1967, un enfant de Schefferville n'avait pas dû attendre 6 heures après un avion, il serait peut-être encore parmi nous aujourd'hui...

Il resterait encore bien des points importants à examiner; entre autres les problèmes de nos frères Indiens, qu'il faut peut-être mieux, par simple décence, ne pas aborder. Malheureusement, ni la compétence, ni le temps d'un écrivain ne m'est imparti et je me suis promis d'être bref.

Venons-en donc maintenant au chapitre du coût de la vie à Schefferville.

First of all, I wish to refer to an article which appeared in "La Presse" on Tuesday, June 3rd, 1969, in which a reporter wrote: "For thousands of workers, the North Shore is somewhat like Peru! For others, it is the Klondike," and further: "These workers, because of overtime, are among those Canadians which have the highest revenues, although they do not like to be reminded of this."

On the contrary, let us speak of it, Mr. Reporter-who-seems-to-be-so-well-informed.

First, the average daily cost.

a) for a family of 4 persons (children of average age)

b) for a family of 5 persons (very young children)

Fuel.....	\$ 1.25
Electricity.....	0.60
Rent.....	2.25
Garbage Tax.....	0.20
Butter.....	0.45
Potatoes.....	0.12
Milk.....	0.70
Beverages.....	0.50
Bread.....	0.50
Sugar.....	0.12
Bacon and Eggs.....	0.60
Meat (lunch and dinner).....	2.50
Vegetables.....	0.50
Fruits and deserts.....	1.00
Cereals, preserves, spice.....	0.30
TOTAL:	\$ 11.65

Cost per year: $\$11.65 \times 364 =$ \$ 4,240.60
Insurance, taxes, pension funds, etc. 1,425.00
Transportation, holidays, medical. 1,200.00

TOTAL:..... **\$ 6,865.60**

Therefore, \$6,865.60 per year for absolute necessities. Nothing is included for clothing, furniture, the purchase or the depreciation of a car, the normal maintenance of a house, nor for washing or drying clothes, nor for normal and necessary recreation; such as movies, social evenings, memberships to sports clubs and others, etc., nor for sending one or several children to school outside when necessary. (There are approximately 50 students outside this year.)

Nor was any allowance made for a serious illness of the father or of another member of the family.

I can recall an incident which had impressed me at the time because I thought that very few people, strangers to our location or even those familiar with it, had given it any attention. It is the case of a mother who, at that time, had two daughters studying outside of Schefferville. One had a very severe attack of flu and the doctor feared complications. The only means of communications between mother and daughter was the

Je tire d'abord du journal *La Presse*, édition du mardi 3 juin 1969, le point de vue d'un journaliste qui écrit: «Pour des milliers de travailleurs, la Côte Nord, c'est un peu le Pérou! Pour d'autres c'est le Klondike», et plus loin: «Ces travailleurs, grâce au surtemps, comptent parmi les Canadiens qui ont les revenus les plus élevés, bien qu'ils n'aient pas tellement qu'on le leur rappelle».

Parlons-en au contraire, Monsieur-le-Journaliste-qui-parait-si-bien-renseigné!

Voyons d'abord le coût journalier moyen.

a) pour une famille de 4 personnes (enfants d'âge moyen)

b) pour une famille de 5 personnes (enfants en bas âge)

Huile à chauffage.....	\$ 1.25
Électricité.....	.60
Loyer.....	2.25
Taxe vidange.....	.20
Beurre.....	.45
Pommes de terre.....	.12
Lait.....	.70
Boissons.....	.50
Pain.....	0.50
Sucre.....	0.12
Oeufs et Bacon.....	0.60
Viande (repas et lunch).....	2.50
Légumes.....	.50
Fruits et desserts.....	1.00
Céréales, confitures, épices.....	.30
TOTAL:	\$ 11.65

Coût pour l'année: $\$11.65 \times 364 =$ \$ 4,240.60
Assurances, impôts, fonds de pension, etc. \$1,425.00
Transport, vacances, médical..... \$ 1,200.00

TOTAL 6,865.60

Donc, \$6,865.60 par an de dépenses absolues. Rien n'est calculé pour les vêtements, le mobilier, l'achat ou la dépréciation d'une voiture, l'entretien normal d'une maison, ni le lavage et séchage du linge, ni pour les distractions normales et nécessaires; cinéma, soirées, cartes de membres de clubs sportifs et autres, etc. . . ni pour envoyer un ou des enfants étudier à l'extérieur lorsque nécessaire. (Il y a eu une cinquantaine d'étudiants à l'extérieur cette année)

Il n'a pas été tenu compte non plus, du risque d'une maladie grave du père de famille ou de l'un des autres membres.

J'ai en mémoire un fait qui m'avait énormément frappé lorsque j'en avais été témoin, parce que j'ai pensé que très peu de gens, étrangers à notre milieu et même de notre milieu y eussent déjà porté attention. C'est le cas d'une mère de famille qui avait à ce moment-là deux jeunes filles qui poursuivaient leurs études à l'extérieur. L'une des deux avait contracté la grippe et le médecin craignait des complications et, le seul lien qui

telephone. Consequently, during the week of her daughter's illness, the mother's telephone bill was more than \$90.00! . . . not refundable by the Regional Board. South, the father could have more easily fetched his daughter from school. And yet, who would have the heart to blame this mother for worrying about the health of her child? As far as I am concerned, this small incident is an example among many others of the unknowns to be met in a family budget in Schefferville.

There is therefore a great difference between the purchase power of a salary earned in Schefferville and the purchase power of a salary in Quebec for example.

The average salary for a period of twelve months is approximately \$8,150.00 as of the end of 1968 for employees of Iron Ore Company at Schefferville. Absolute expenses being \$6,865.60 plus expenses not included as shown above, Mr.-Reporter-who-seems-to-be-so-well-informed and those who think like him may appreciate on what tight rope dance those whose average salary is lower than the average established. They may not be so astonished then to see how many employees look for part-time work, how many mothers return on the labour market even at the risk of seriously disburbing their family life.

Now, a look at the cost of housing and heating.

1—Multiple accommodation—4 flats	
Floor area: 1060 sq. ft. 6 rooms	
Rent: \$58.00—\$75.00 Heating (12 months)	\$350.00
2—One-family Unit	
Floor area: 800 sq.ft. 6 rooms	
Rent: \$60.00 Heating (12 months)	\$520.00
3—Duplex Type	
Floor area: 968 sq.ft. 6 rooms	
Rent: \$52.00—\$67.00 Heating: (12 months)	\$550.00
4—Duplex Type—6 rooms	
Rent: \$60.00—\$75.00 Heating (12 months)	\$400.00
5—Quad-Type Apartments	
Floor area: 810 sq.ft. 4 rooms	
Rent: \$45.00—\$60.00 Heating (12 months)	\$450.00

Unfortunately, these figures are incomplete and only partially reflect the cost of heating, this depending on the exposure of the house and the age of the building. These costs show the average for the different types of housing. Notice that there are two amounts shown for rent, the second representing the actual amount paid by an employee hired after the signing of the present contract.

existait à ce moment-là entre la mère et la fille était, naturellement le téléphone. Ce qui fit que, durant la semaine où sa fille resta alitée, le compte de téléphone de la mère s'éleva à plus de \$90.00 . . . non remboursables par la Commission Scolaire Régionale! Au Sud, le père aurait eu plus de chance d'aller chercher sa fille au pensionnat. Et pourtant, qui aurait le cœur de taxer ce geste de folie de la part d'une mère; s'inquiéter de la santé de son enfant? . . . Pour moi, ce petit fait est un exemple entre cent, illustrant bien les impondérables du budget de la famille Scheffervilloise.

Il y a donc un énorme décalage entre le pouvoir d'achat du salaire gagné à Schefferville et le pouvoir d'achat du salaire de Québec par exemple.

La moyenne des salaires pour une période de douze mois est d'environ \$8,150.00, fin 1968 pour les employés de l'Iron Ore à Schefferville.

Les dépenses absolues s'élevant à \$6,865.60 plus les dépenses non calculées comme précisé plus haut, Monsieur-le-Journaliste-qui-parait-si-bien-renseigné, et ceux qui pensent comme lui se rendent peut-être mieux compte sur quelle corde raide dansent ceux dont le salaire est inférieur à la moyenne établie. Ils seront peut-être moins étonnés de constater combien d'employés se cherchent un travail à temps partiel, combien de mères de famille retournent sur le marché du travail même au risque de perturber gravement leur vie familiale.

Un aperçu maintenant du coût des loyers et du chauffage:

1—Loyer multiple—4 loyers	
Surface de plancher: 1060 pi. ca. 6 pièces	
Loyer: \$58.00—\$75.00 Chauffage (12 mois)	\$350.00
2—Genre Unifamilial	
Surface de plancher: 800 pi.-ca. 6 pièces	
Loyer: \$60.00 Chauffage (12 mois)	\$520.00
3—Genre Duplex	
Surface de plancher 968 p.c. 6 pièces	
Loyer: \$52.00—\$67.00 Chauffage (12 mois)	\$550.00
4—Genre Duplex 6 pièces	
Loyer: \$60.00—\$75.00 Chauffage (12 mois)	\$400.00
5—Genre 4 appartements	
Surface de plancher 810 p.c. 4 pièces	
Loyer: \$45.00—\$60.00 Chauffage (12 mois)	\$450.00

Malheureusement ces données sont incomplètes et ne reflètent que partiellement le coût du chauffage, celui-ci dépendant de l'orientation de la maison et de sa vétusté. Ces prix indiquent la moyenne pour les différents types de logement. Remarquons qu'il y a deux montants indiqués pour le loyer, le second représentant le montant actuel payé par un employé engagé après la signature de l'actuel contrat.

By means of a list, let us now try to assess the rise in cost of living since November 1963 and the differences in the unit costs of necessary items in Quebec.

Essayons maintenant de dégager, au moyen d'un tableau, l'augmentation du coût de la vie depuis novembre 1963 et quelques différences de prix unitaires des marchandises de première nécessité au Québec.

	Schefferville		Quebec
	Nov. '63	June '69	June '69
Sirloin Steak.....	1.49	1.79	1.19
Minced Steak.....	.99	1.09	.69
Pork Chops.....	.89	1.09	
Filet Mignon.....		3.00	
Capons 4 to 5 lbs.....		0.75	.59
Salmon.....	.89	1.59	1.29
Cod.....	.39	.79	.58
Bread.....	.25	.28	.20
Flour 10 lbs.....	1.15	1.45	1.16
Sugar 5 lbs.....	.89	.65	.51
Butter.....	.16	.75	.61
Eggs (Large).....	.83	.85	.40
Homogenized Milk.....	.39	.47	.25
Potatoes 10 lbs.....	.79	.99	.35
Cabbage—white 1b.....	.15	.23	.13
Carrots 1b.....	.20	.25	.15
Oranges 6 large.....	.50	.99	.65
Bananas 1b.....	.20	.28	.11
Apples 1b.....	.25	.39	.20
Tomatoes "A".....		.79	
Carnation Milk in 3 lbs.....		1.41	
Heinz Tomato Juice 48 oz.....		.51	.29
Mazola Oil 128 oz.....		3.89	2.69
Cherries 1b.....		.99	.53
Gas (red).....		.63	.41

	Schefferville		Québec
	Nov. 63	Jun 69	Jun 69
Steak surlonge.....	1.49	1.79	1.19
Steak Haché.....	.99	1.09	.69
Côtelettes de porc.....	.89	1.09	
Filet Mignon.....		3.00	
Poulets chapon 4 à 5 lbs.....		.75	.59
Saumon.....	.89	1.59	1.29
Morue.....	.39	.79	.58
Pain.....	.25	.28	.20
Farine 10 lbs.....	1.15	1.45	1.16
Sucre 5 lbs.....	.89	.65	.51
Beurre.....	.61	.75	.61
Œufs (Gros).....	.83	.85	.40
Lait homogénéisé.....	.39	.47	.25
Patates 10 lbs.....	.79	.99	.35
Chou blanc lbs.....	.15	.23	.13
Carottes 1b.....	.20	.25	.15
Oranges 6 grosses.....	.50	.99	.65
Bananes 1b.....	.20	.28	.11
Pommes de tables 1b.....	.25	.39	.20
Tomate «A».....		.79	
Lait Carnation en 3 lbs.....		1.41	
Jus de Tomates Heinz 48 ozs.....		.51	.29
Huile Mazola 128 ozs.....		3.89	2.69
Cerises la livre.....		.99	.53
Gazoline (rouge).....		.63	.41

You now have a glimpse, as truthful as possible, but very incomplete of life and the cost of living for families in Schefferville.

I hope that these few particulars will help to sensitize the opinion of our brothers in the South to the problems which we must meet in this corner of the world and that, like Peru or like Kondike, they will think as we do that we can improve our lot.

We are conscious of fighting for our families, for rightful claims, for better living conditions and for more equitable salaries and we intend to remain firm in our positions towards our employer, IRON ORE COMPANY OF CANADA.

JACQUES GARDIEN

APPENDIX A-24

Town of Gagnon

September 11, 1969.

Meeting with the Standing Committee on Transport and Communications in Schefferville, September 13, 1969.

Items on the Agenda

1. Public transport

(A) Railway. One passenger train per week from Gagnon to Port-Cartier and back; two

Voici donc un aperçu aussi véridique que possible mais bien incomplet de la vie et de son coût pour les familles de Schefferville.

J'espère que ces quelques précisions aideront à sensibiliser l'opinion de nos confrères du Sud, aux problèmes auxquels nous avons à faire face dans notre coin perdu et que, comme Pérou ou comme Klondike, ils penseront comme nous que l'on peut faire mieux.

Nous avons conscience de nous battre pour la défense de nos familles, pour de justes revendications, pour des conditions de vie meilleure et des salaires plus équitables et nous avons l'intention de tenir fermement nos positions vis-à-vis de notre employeur, l'IRON ORE COMPANY OF CANADA.

JACQUES GARDIEN

APPENDICE A-24

Ville de Gagnon, le 11 septembre 1969.

Rencontre avec le comité permanent des transports et communications à Schefferville le 13 septembre 1969

Sujets à présenter

1. Transport en commun

A) Chemin de fer «Un train de passagers par semaine de Gagnon à Port-Cartier et

trains per week during the two peak summer months.

(B) Airline. One flight per week from Gagnon to Schefferville.

(C) Mail service.

2. Television

Monthly cost paid to Bell Canada by the Gagnon Recreational Centre: \$5,220.00.

The Recreational Centre receives a monthly subsidy of \$1,000.00 from Quebec Cartier Mining.

Each user is required to pay the Recreational Centre \$6.48 monthly, including the 8 per cent tax.

Number of users: 700.

\$75.00 deposit required initially, with \$25.00 refunded to user if he leaves.

3. Newspapers

The Quebec City and Montreal newspapers (*The Gazette*, *Montreal Matin*) are carried by one store only and sold at an inflated price, whereas Sept-Îles gets those same papers on the day of publication, at the regular Montreal-Quebec City price.

retour, à l'exception de deux mois d'été, deux trains par semaine.»

B) Avion «Un voyage par semaine de Gagnon à Schefferville.»

C) Courrier.

2. Télévision

Coût mensuel payé à Bell Canada par le Centre Récréatif de Gagnon: \$5,220.00.

Le Centre Récréatif reçoit mensuellement comme octroi de Québec Cartier Mining \$1,000.00.

Chaque client doit payer au Centre Récréatif \$6.48 mensuellement, incluant la taxe de 8 pour cent.

Nombre de clients: 700.

Dépôt à payer au début: \$75.00. Au départ du client, celui-ci reçoit un remboursement de \$25.00.

3. Journaux

Les journaux de Québec et de Montréal (*The Gazette* et *Montréal Matin*) sont vendus dans un seul magasin à prix exorbitant tandis que Sept-Îles reçoit ces mêmes journaux la journée même de leur publication, au même prix que Montréal et Québec.

OFFICIAL BILINGUAL ISSUE

FASCICULE BILINGUE OFFICIEL

HOUSE OF COMMONS

CHAMBRE DES COMMUNES

First Session

Première session de la

Twenty-eighth Parliament, 1968-69

vingt-huitième législature, 1968-1969

STANDING COMMITTEE

COMITÉ PERMANENT

ON

DES

TRANSPORT
AND COMMUNICATIONS

TRANSPORTS
ET DES COMMUNICATIONS

Chairman

H.-Pit Lessard

Président

MINUTES OF PROCEEDINGS
AND EVIDENCE

PROCÈS-VERBAUX ET
TÉMOIGNAGES

No. 36

LIBRARY

DEC 4 1969

SATURDAY, SEPTEMBER 13, 1969

LE SAMEDI 13 SEPTEMBRE 1969

GOOSE BAY

Respecting

Concernant

Transportation Problems in the Atlantic
Provinces—Part II,
Quebec—Labrador

Problèmes des transports dans les provinces
de l'Atlantique—2^e partie,
Québec—Labrador

WITNESSES—TÉMOINS

(See Minutes of Proceedings)

(Voir les procès-verbaux)

STANDING COMMITTEE
ON
TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

COMITÉ PERMANENT DES
TRANSPORTS ET DES
COMMUNICATIONS

Chairman:

Mr. H.-Pit Lessard

Président:

and Messrs.

et MM.

Allmand,
Blouin,
Breau,
Corbin,
Crossman,
Duquet,
Godin,

Howe,
McGrath,
Mather,
Nesbitt,
Nowlan,
Portelance,
Pringle,

Peddle,
Skoberg,
Thomas (*Moncton*),
Trudel,
Turner (*London*
East)—20.

(Quorum 11)

Le greffier du Comité,
Robert Normand,
Clerk of the Committee.

MINUTES OF PROCEEDINGS

SATURDAY, September 13, 1969.
(68)

[Text]

The Standing Committee on Transport and Communications met this day in Goose Bay, Nfld. at 4.00 p.m., the Chairman, Mr. H.-Pit Lessard, presiding.

Members present: Messrs. Blouin, Breau, Corbin, Crossman, Duquet, Godin, Howe, Lessard (*LaSalle*), McGrath, Nesbitt, Peddle, Portelance, Pringle, Skoberg, Thomas (*Moncton*), Trudel, Turner (*London East*)—(17).

Witnesses: From Happy Valley, Labrador, Nfld.: Messrs. Patrick W. Vickers, Deputy Mayor; W. H. Rompkey, President, Happy Valley Chamber of Commerce; M. Woodward, Stevedoring Contractor; W. N. Howlett, Member Chamber of Commerce; F. G. Mercer, Resident Representative, Labour Affairs; Francis L. Kelly, President, Coastal Labrador, Regional Development Association; and Claude Desmarteau, District Operations Manager, North Eastern Territory, Bell Canada.

The witnesses presented their briefs and were questioned.

The brief of the Municipality of Happy Valley, Labrador, Nfld. was read into the record (*See Evidence*).

On motion of Mr. McGrath, *it was agreed*;—

That the brief of the Happy Valley Chamber of Commerce be now presented to enable the Committee to question all the witnesses on similar problems at the same time.

As previously agreed, the brief of the Happy Valley Chamber of Commerce was attached to this day's Minutes of Proceedings and Evidence as *Appendix A-25*.

On motion of Mr. Corbin, *it was agreed*;—

PROCÈS-VERBAL

Le SAMEDI 13 septembre 1969.
(68)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit cet après-midi à 4 h., à Goose Bay (Terre-Neuve), sous la présidence de M. H.-Pit Lessard, président.

Députés présents: MM. Blouin, Breau, Corbin, Crossman, Duquet, Godin, Howe, Lessard (*LaSalle*), McGrath, Nesbitt, Peddle, Portelance, Pringle, Skoberg, Thomas (*Moncton*), Trudel, Turner (*London-Est*)—(17).

Témoins: De Happy Valley, Labrador (Terre-Neuve): MM. Patrick W. Vickers, maire suppléant; W. H. Rompkey, président de la Chambre de commerce de Happy Valley; M. Woodward, entrepreneur d'arrimage; Ed. Howlett, membre de la Chambre de commerce; F. G. Mercer, représentant local, Questions ouvrières; Francis N. Kelly, président, région côtière du Labrador, Association d'expansion économique régionale; et Claude Desmarteau, directeur de district (exploitation), Territoire du nord-est, Bell Canada.

Les témoins présentent leurs mémoires et répondent à des questions.

On donne lecture du mémoire de la municipalité de Happy Valley, Labrador (Terre-Neuve) (*Voir Témoignages*).

Sur la proposition de M. McGrath, *il est décidé*

Que l'on présente maintenant le mémoire de la Chambre de commerce de Happy Valley, afin de permettre au Comité d'interroger en même temps tous les témoins sur les problèmes similaires.

Comme on l'avait déjà décidé, le mémoire de la Chambre de commerce de Happy Valley est consigné au compte rendu de ce jour comme *Appendice A-25*.

Sur la proposition de M. Corbin, *il est décidé*

That a telegram received by Mr. Rompkey, President of the Happy Valley Chamber of Commerce from the Minister of Transport be attached to this day's Minutes of Proceedings and Evidence as *Appendix A-26*.

A brief on behalf of the citizens of Cartwright and vicinity was read into the record (*See Evidence*).

An oral statement was made by Mr. Francis L. Kelly, President, Coastal Labrador, Regional Development Association.

On motion of Mr. Peddle, *it was agreed*;—

That the representative of Bell Canada be called before the Committee.

Mr. Claude Desmarteau, District Operations Manager, North Eastern Territory, Bell Canada was questioned.

At 6.02 p.m. the Committee adjourned to the call of the Chair.

Que le télégramme du ministre des Transports reçu par M. Rompkey, président de la Chambre de commerce de Happy Valley, soit consigné au compte rendu de ce jour comme *Appendice A-26*.

Un mémoire rédigé au nom des citoyens de Cartwright et des environs est reproduit au compte rendu (*Voir Témoignages*).

M. Francis N. Kelly, président, région côtière du Labrador, Association d'expansion économique régionale, fait un exposé oral.

Sur la proposition de M. Peddle, *il est décidé*

Que l'on fasse venir devant le Comité le représentant de la Bell Canada.

M. Claude Desmarteau, directeur de district (exploitation), Territoire du nord-est, Bell Canada, répond à des questions.

A 6 h. 02 de l'après-midi, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier du Comité,
Robert Normand,
Clerk of the Committee.

[Texte]

EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

Saturday, September 13, 1969

• 1658

The Chairman: Ladies and gentlemen, I would like to welcome all of you to the hearing this afternoon. I wish to apologize for myself and on behalf of the members of the Transport Committee for being late this afternoon. As you know, when you have to travel by plane it is pretty hard to be on time at all times.

Before going further, I would like to call upon the Deputy Mayor to say a few words. I notice we have a reverend Father in the audience. We have a chair at the front for you, Father.

Mr. Patrick W. Vickers (Deputy Mayor, Town of Happy Valley): My name is Patrick W. Vickers and I welcome the parliamentary Committee on Transportation from Ottawa to the town of Happy Valley. On behalf of all the residents of Labrador I welcome you to this area to consider and to encourage normal transportation to our area. As you know, our only transportation out of here during six months of the year is by air or by Ski-Doo. During the summer we have the CNR railways' boats, but this season could be lengthened if we had an ice breaker to help us.

We have a brief from the Town of Happy Valley which we wish to present to the Standing Committee on Transportation and Communications. If the Committee would like me to read it I will be glad to do so.

The Chairman: Is it agreed the Deputy Mayor should read the brief?

Some hon. Members: Agreed.

Mr. Vickers:

Labrador is a land with a great future. It is rich in minerals; hydro power, development of which is now in progress and is one of the largest in North America; forestry products, now being harvested by Melville Pulp & Paper is perhaps the last vast virgin area in North America; the Labrador shore fishery, well-known for centuries, can be further developed and expanded.

[Interprétation]

TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

Le samedi 13 septembre 1969

Le président: Mesdames et messieurs, je tiens à vous souhaiter la bienvenue à la séance de cet après-midi. Au nom des membres du Comité des transports, je m'excuse du retard. Comme vous le savez, lorsqu'on voyage par avion il est très difficile d'arriver toujours à temps.

Avant d'aller plus loin, j'aimerais demander à Son Honneur le Maire suppléant de dire quelques mots.

J'ai remarqué que nous avons dans l'auditoire un révérend père. Nous avons en avant une chaise mise à votre disposition, mon père.

M. Patrick W. Vickers (maire suppléant): Je m'appelle Patrick W. Vickers et je souhaite la bienvenue dans notre ville de Happy Valley, au Comité parlementaire d'Ottawa. Au nom de toute la population du Labrador, je vous souhaite la bienvenue et je vous demande de bien examiner et d'encourager l'établissement de moyens de transport normaux dans notre région. Comme vous le savez, notre seul mode de transport pendant six mois de l'année se fait par la voie des airs ou en ski-doo. En été, nous avons les transbordeurs pour trains du National Canadien, mais la saison pourrait se prolonger si nous pouvions disposer d'un brise-glace. Nous avons un mémoire de la municipalité de Happy Valley que nous voudrions présenter au Comité permanent des transports et communications. Avec la permission du Comité, je lirai volontiers ledit document.

Le président: Êtes-vous d'accord que M. le maire lise le mémoire?

Des voix: D'accord.

M. Vickers: Le Labrador est un territoire de grand avenir. Il est riche en minéraux, en énergie hydroélectrique, deux secteurs dont le développement est en cours et dont l'un constitue le plus grand projet en Amérique du Nord; les produits de la forêt, qui sont maintenant exploités par la Melville Pulp and Paper sont peut-être les derniers en provenance des territoires vierges de l'Amérique du

[Text]

However, without modern forms of transportation, the development of Labrador will be slow and expensive. In order to attract industries and people to Labrador, modern facilities should be provided—the same facilities which are taken for granted in the southern parts of our country. Transportation should be recognized as an important priority.

Railroads:—

The only railway service in Labrador is privately owned and operated as ore carriers from Labrador west to Sept Îles, Quebec, and of course the CNR steamship service, which is seasonal. It is recommended that the federal, provincial and municipal levels of government participate in joint research to examine the feasibility of a railway from central Labrador to connect with the CNR at the Gulf of St. Lawrence, such a railway would give year-round outlet for the products of Labrador, and would encourage private industry to set up operation in Labrador.

The present CNR water carriers give good seasonal service but could be improved if ice breaking carriers were used. This could extend the navigation period by three to four months. If the federal proposal to remove the Maritime freight rate freeze goes into effect September 23, 1969, as scheduled, this may increase the cost of consumer goods from 9 per cent to 18 per cent. We recommend that this freeze be maintained and also that the Chimo-Clarke northern service operating on the Montreal-Goose Bay route subsidized to offset the present high costs. At present we have only five months CN coastal service and, in view of same, we feel that every consideration should be given to higher subsidies for the Labrador service. Since Labrador is truly a part of Canada, it is only natural that its people should receive the same benefits as the rest of Canada.

If we all work together in co-operation, and if regional parity is considered in its proper perspective, then Labrador should be given special consideration in transportation, the development of its industries, and so on, so

[Interpretation]

Nord; les pêches de la côte du Labrador, connues depuis des siècles, peuvent être encore développées et accrues.

Cependant, sans moyens de transport modernes, le développement du Labrador continuera à être long et coûteux. Aux fins d'attirer de nouvelles industries, et une nouvelle population au Labrador, les moyens de transport modernes doivent être assurés; les mêmes moyens qui sont déjà acquis par la population dans le sud de notre pays. Le problème du transport doit être considéré comme une priorité importante.

Les chemins de fer:

Le seul service de chemins de fer du Labrador est exploité par une compagnie privée qui transporte principalement du minerai de l'ouest du Labrador à Sept-Îles, au Québec et, bien sûr, le service côtier du Canadien-National, qui lui est saisonnier. Nous recommandons que les gouvernements fédéral, provincial et municipal participent à un programme de recherches conjoint afin d'examiner la possibilité de construire un chemin de fer à partir du centre du Labrador qui rejoindrait le réseau du National-Canadien sur les bords du golfe St-Laurent. Ce chemin de fer ouvrirait un débouché à l'année pour les produits du Labrador et encouragerait l'industrie privée à s'établir dans ce territoire.

Les services côtiers actuels du National-Canadien donnent un bon service saisonnier, mais pourraient être améliorés en utilisant des navires brise-glace. La période de navigation en serait prolongée de 3 ou 4 mois. Si le gouvernement fédéral se propose d'abolir le «gel» des taux de transports des Maritimes le 23 septembre 1969 comme prévu, le coût des biens de consommation pourrait en être augmenté de 9 à 18 p. 100. Nous recommandons que le gel des taux de transport soit maintenu et que les services de la Chimo-Clarke Northern à partir de Montréal jusqu'à Goose Bay soient subventionnés afin de prévenir les coûts élevés actuels. Présentement, nous n'avons que 5 mois de service côtier par le National-Canadien et, à cause de cela, nous croyons qu'une étude en profondeur devrait être faite afin d'augmenter les subventions aux services du Labrador. Puisque le Labrador fait partie du Canada, il est naturel que sa population reçoive les mêmes avantages que celle du reste du Canada.

Si nous travaillons tous en collaboration et si les disparités régionales sont placées dans leur vraie perspective, alors le Labrador devrait recevoir une attention toute spéciale dans le domaine du transport et dans le déve-

[Texte]

that it will grow to contribute to the economy of Canada rather than be a liability.

Air Services:—

Air services to and from Labrador have improved over the past three years, but are far from adequate. Air Canada provides service to and from Goose Bay-Montreal on Mondays, Wednesdays and Fridays, and service is good. However, we find that freight rates charged by Air Canada are 90 per cent higher than Air Canada freight rate charges for similar distances. For example, Montreal to Goose Bay—\$18. per 100 pounds; Montreal to Stephenville—\$9.30 per 100 pounds.

Again, we say if regional parity is to be considered, equal rights maintained, should there not be uniform rates to the Atlantic region? Do we not pay the same federal income tax, Canada pension, postal rates, and so on? Why drive our cost of living out of all proportion?

Eastern Provincial Airways has improved its service to and from Labrador. It operates under a Class 2 licence which is very flexible (service being maintained at the discretion of the carrier). Again we find that both passenger and freight rates are extremely high. For example, Wabush to Goose Bay—passenger \$34.

(Air Canada) Stephenville to St. John's—Passenger \$25. Air Canada is standard, Freight rates:—Eastern Provincial Airways—St. John's to Goose Bay—\$18. per 100 pounds. Air Canada—Gander to Halifax—\$6.60 per 100 pounds.

We recommend that all rates be uniform. If all rates were standard, then more consumer products, especially perishables, would be brought in by air. Thus they would find it necessary to double their frequency because of increased business.

In reviewing the first Canadian Transportation Conference, which was planned and directed by the Canadian Federation of Mayors and Municipalities, we find that all Canada has one thing in common—transportation — rural — urban — regional — provincial and dominion-wide. As pointed out on

[Interprétation]

loppement de ses industries, afin que son développement contribue à l'économie canadienne plutôt que d'être une charge pour le reste du pays.

Les services aériens:

Les services aériens à destination du Labrador ont été améliorés au cours des trois dernières années mais sont encore loin d'être adéquats. Air Canada assure le service entre Goose Bay et Montréal les lundis, mercredis et vendredis et ce service est bon. Cependant, nous constatons que les taux de fret d'Air Canada sont 90 p. 100 plus élevés que les taux de fret de la même compagnie pour des distances similaires.

Exemple: de Montréal à Goose Bay \$18.00 le cent livres; de Montréal à Stephenville \$9.30 le cent livres.

Encore une fois nous disons que si l'on considère le problème des disparités régionales, les droits égaux devront être maintenus et des taux normalisés devraient être pratiqués dans la région atlantique. Nous payons les mêmes impôts sur le revenu au gouvernement fédéral, nous contribuons aux mêmes plans de pension du Canada, nous payons les mêmes taux postaux, etc. Pourquoi permet-on que notre coût de la vie soit disproportionné?

La société Eastern Provincial Airways a amélioré son service du Labrador. Cette société opère en vertu d'un permis classe 2, qui est très flexible (le service peut être maintenu à la discrétion du transporteur). Encore une fois nous trouvons que les taux pratiqués pour les passagers et le fret sont extrêmement élevés. Par exemple: De Wabush à Goose Bay tarif passager \$34.00

(Air Canada) de Stephenville à St. John's tarif passager \$25.00. Air Canada est dans la norme. En ce qui concerne les taux de fret:

Eastern Provincial Airways—de St-Jean à Goose Bay \$18 du cent livres. Air Canada—de Gander à Halifax \$6.60 du cent livres.

Nous recommandons que tous les taux soient normalisés. Si tous les taux sont normalisés, un plus grand nombre de produits, spécialement les denrées périssables, pourront être transportés par air. Ainsi les compagnies devront doubler leur service à cause du volume accru de transport.

En relisant le rapport de la première conférence canadienne sur le transport qui avait été préparé et rédigé par la Fédération canadienne des maires et des municipalités, nous découvrons que tout le Canada a une préoccupation commune, celle du transport, qu'il soit rural, urbain, régional, provincial ou national.

[Text]

numerous occasions at this conference, it is only with major participation by all parties involved can Canada meet the increasing demands of society, and we can think of no other society more deserving and needy than that which exists in Labrador today. Thank you.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Vickers. If you would like to remain, I think there are some members who wish to put some questions. First of all, I think Mr. Peddle should be asked if he has any questions, because he is the member for this riding, or if he wishes to add something to the brief.

Mr. Peddle: Thank you, Mr. Chairman. Let me first say that I am pleased we were able to convince the Standing Committee on Transport and Communications that they should visit this area of Labrador-Newfoundland. I am doubly pleased in that the Committee agreed not only to make one stop, but to make two stops in this very important part of the country. I am sure the Committee is also glad because in the past few days I am sure the members have learned a lot of things about the problems of these areas that they were not aware of before.

I am sure the people here realize that the function of the Committee is to hear briefs from interested parties and to ask questions if anything needs to be clarified. Every word that is spoken here is recorded by our staff. It is then brought back to Ottawa, where it is sifted out and analyzed and recommendations are prepared for Parliament and the Government of Canada. I perform the same function here this evening. Apart from being the member for the riding, my primary function today is as a member of the Committee and I will confine any further remarks I have to make to that function.

I have one comment to make, Mr. Vickers. I wonder if you are aware of the fact that when Bill No. C-207 was introduced and passed in Parliament sometime before Parliament recessed—it concerned subsidies to the trucking industry and other freight carriers—that I introduced an amendment which would have the effect of including Labrador in the benefits of that legislation. This amendment was not accepted by the government, but in the process a commitment was made to Parliament by the Minister of Transport that the matter of a substantial subsidy in the area of air freight would be considered by the Committee. I merely mention that as a point of information. It is on the official record. Of

[Interpretation]

Comme on l'a souligné souvent à cette conférence, seule la participation de tous les intéressés permettra au Canada de faire face à l'accroissement de la demande de la société et nous croyons qu'aucune société n'a autant besoin de services que celle du Labrador à l'heure actuelle. Nous vous remercions.

Le président: Merci, monsieur le maire. Voulez-vous rester à ma gauche. Je pense que certains membres voudront poser des questions. Étant donné que M. Peddle représente cette circonscription, je pense qu'on devrait lui demander s'il a des questions à poser ou s'il voudrait ajouter quelque chose au mémoire.

M. Peddle: Merci, monsieur le président. Je tiens à vous exprimer tout d'abord ma satisfaction d'avoir pu convaincre le Comité des transports et des communications de visiter cette région du Labrador, à Terre-Neuve. Je suis d'autant plus heureux que le comité a été d'accord, non seulement de faire un arrêt, mais d'en faire deux dans cette partie très importante de notre pays. Je suis sûr que le comité lui-même est tout aussi heureux car, au cours des quelques derniers jours, les membres ont appris bien des choses sur les problèmes touchant ces régions, et qu'ils ignoraient jusqu'ici.

Je suis convaincu que la population se rend compte que le Comité a pour fonction d'examiner les mémoires présentés par les diffèrents intéressés, de poser des questions, lorsqu'il s'agit d'éclaircir certains aspects. Tout ce qui est dit ici est enregistré par le personnel, retranscrit à Ottawa, analysé et des recommandations sont préparées en fonction de ce qui a été dit pour être présentées au gouvernement et au Parlement canadien. Moi-même, je remplis les mêmes fonctions à part celle de représentant de cette circonscription. Ma tâche principale d'aujourd'hui est d'être membre du Comité et je m'en tiendrai à ce rôle plus particulièrement.

Mais, il y a une remarque, monsieur Vickers, que je voudrais vous faire. Savez-vous que le Bill C-207 a été présenté et adopté au Parlement juste avant les vacances parlementaires à propos des subventions au camionnage et au transport dans les Maritimes. J'ai présenté un amendement qui aurait pour résultat d'inclure le Labrador et de le faire tomber sous le coût des dispositions de cette loi. Cet amendement n'a pas été adopté par le gouvernement mais entre-temps un engagement a été pris vis-à-vis du Parlement par le ministre des Transports à l'effet que la question d'une importante subvention du transport du fret par avion serait examinée par le Comité. Je tenais seulement à vous le dire,

[Texte]

course, when Parliament reconvenes we will pursue that matter further.

For the moment, Mr. Chairman, I will let it rest at that and possibly I will have further questions as we go along. Thank you very much.

The Chairman: Thank you, Mr. Peddle. Mr. Skoberg.

Mr. Skoberg: Mr. Chairman and Mr. Deputy Mayor, I come from Saskatchewan and it is rather difficult for me to appreciate some of the problems that you have here unless I ask some direct questions. Could you tell me what the make-up of your municipality is at this time? I mean by that the people who live here, the employees, your management, such things as that—employment generally. Could you possibly clarify this point?

Mr. Vickers: In the past practically all our employment was obtained from the U.S. air base, DOT and local businessmen within the area. In the past month another pulp and paper company has moved in and at the present time, as far as I know, they are employing between 100 and 200 people. Within a year, according to a report I received this morning, they will be employing 1,000 people, but we only have transportation in and out of the area for five months of the year.

Mr. Skoberg: Mr. Vickers, when you refer to transportation, where would the people who live here now go for their holidays or move to under the mobility program to obtain other work, and things of this nature? Which area of the rest of the nation do they move to? This will give me an idea what you are speaking about here.

Mr. Vickers: The majority of the people who are here came from Newfoundland. Where they will go, I could not say. They are not going to go back to Newfoundland for employment because that is where they originated from originally. If this place closed, most of them would have to move to the mainland for steady employment, but it is hard to say where they would go.

Mr. Skoberg: Even for holidays you are not aware which area they would go to?

Mr. Vickers: For holidays...

Mr. Skoberg: Do they use air transportation?

Mr. Vickers: The majority use air transportation.

[Interprétation]

c'est officiel. Évidemment, lorsque le Parlement reprendra ses travaux, nous poursuivrons l'affaire plus loin. Pour le moment, monsieur le président, je m'en tiens à cela et j'aurais probablement d'autres questions à poser un peu plus tard. Je vous remercie beaucoup.

Le président: Merci, monsieur Peddle. Monsieur Skoberg.

M. Skoberg: Monsieur le président, monsieur le maire suppléant, je suis originaire de la Saskatchewan, il m'est un peu difficile de comprendre les problèmes que vous avez. Voilà pourquoi je tiens à vous poser ces questions. Pouvez-vous me dire quelle est la composition de votre municipalité, à savoir, quelle est la population, les employés, l'administration et le travail général en quelque sorte?

M. Vickers: Jusqu'à maintenant, toutes nos sources de travail proviennent des bases militaires américaines de la région, du ministère des Transports et des entreprises commerciales de la région. Ces derniers mois, une fabrique de papier s'est installée et je crois qu'à l'heure actuelle elle emploie environ 200 personnes. D'après le rapport que j'ai reçu ce matin, elle aura à son service d'ici un an, environ mille personnes, mais je dois dire que nous ne disposons que de 5 mois par an durant lesquels le transport s'effectue.

M. Skoberg: Pouvez-vous me dire, monsieur Vickers, lorsqu'il s'agit de transport, où la population qui vit ici se rend ou se rendrait pour ses vacances ou pour travailler ailleurs. Vers quelle région du pays se déplace-t-elle? Ces renseignements me donneront une idée de ce que vous nous parlez.

M. Vickers: La majorité des habitants de la région viennent de Terre-Neuve même. Où ces gens iraient je ne puis vous le dire, en tout cas pas à Terre-Neuve car c'est de là où ils viennent. Si cette compagnie fermait ses portes, la plupart devraient retourner vers le Canada central pour un emploi stable et il est assez difficile de dire où ils se rendraient.

M. Skoberg: Et même pour les vacances vous ne sauriez pas où ces gens iraient.

M. Vickers: En vacances.

M. Skoberg: Utilisent-ils le transport aérien?

M. Vickers: La plupart voyagent par avion.

[Text]

Mr. Skoberg: It would appear from the map that you have harbour facilities here.

Mr. Vickers: Yes, we do.

Mr. Skoberg: So far as your facilities are concerned, could you give me an indication of how much traffic moves into your port? Can you handle the traffic that moves in here at this time?

Mr. Vickers: I would like to refer this question to our DOT dock manager.

Mr. Skoberg: Will he be before us or could you ask him to tell us now?

Mr. Vickers: He is here.

The Chairman: What is his name?

Mr. Vickers: Mr. M. Woodward.

Mr. McGrath: Mr. Chairman, I wonder if it would facilitate our hearings—and I make this as a suggestion—if we were to hear the Chamber of Commerce brief at this time. These briefs probably contain many things in common, and we could then direct our questions to the Deputy Mayor and the President of the Chamber of Commerce either alternately or at the same time.

Mr. Skoberg: Mr. Chairman, I will only say that I would like to have one answer. I want to know who now has control of the harbour facilities. I quite agree with Mr. McGrath's suggestion in this regard. I would like to know who controls your facilities at this particular time.

Mr. Vickers: DOT.

Mr. Skoberg: Your harbour facilities?

Mr. Vickers: Yes.

Mr. Skoberg: I quite agree with Mr. McGrath's suggestion.

The Chairman: Mr. McGrath, if I understood you correctly, you would like to pass on to the other brief now.

Mr. McGrath: Since the Chamber of Commerce and the Municipality have many things in common, I would suggest that we perhaps hear the Chamber of Commerce brief now. We then could direct our questions to either the Deputy Mayor or the President of the Chamber of Commerce.

The Chairman: I will now call upon the Happy Valley Chamber of Commerce. Mr. Rompkey, would you please come forward. Mr. Rompkey is going to give a brief resumé

[Interpretation]

M. Skoberg: D'après les cartes, il me semble que vous avez des installations portuaires ici.

M. Vickers: Oui nous en avons.

M. Skoberg: Pouvez-vous nous dire quel est le volume du trafic manutentionné par votre port?

M. Vickers: Je voudrais référer cette question à notre directeur du port du ministère des Transports.

M. Skoberg: Sera-t-il ici avant nous ou pourriez-vous lui demander d'y répondre tout de suite?

M. Vickers: Il est ici.

Le président: Comment s'appelle-t-il?

M. Vickers: M. Woodward.

M. McGrath: Monsieur le président, je me demande si le fait d'entendre le mémoire de la Chambre de commerce à ce moment-ci ne simplifierait pas les travaux de l'audience. Ces mémoires contiennent probablement plusieurs points communs et nous pourrions alors adresser nos questions au maire suppléant et au président de la Chambre de commerce soit alternativement ou simultanément.

M. Skoberg: Monsieur le président, j'aimerais simplement avoir une réponse. Je veux savoir qui est le propriétaire des installations portuaires. Je suis tout à fait d'accord avec la proposition de M. McGrath à cet égard. Que l'on me dise qui contrôle les installations portuaires en ce moment-ci.

M. Vickers: Le ministère des Transports.

M. Skoberg: Vos installations portuaires?

M. Vickers: Oui.

M. Skoberg: Je suis complètement d'accord avec la proposition de M. McGrath.

Le président: Si je comprends bien, vous aimeriez que l'on passe à l'autre mémoire tout de suite.

M. McGrath: Puisque la Chambre de commerce et la municipalité ont plusieurs points communs, je propose que l'on écoute maintenant le mémoire de la Chambre de commerce. Nous pourrions ensuite adresser nos questions soit au maire suppléant ou au président de la Chambre de commerce.

Le président: Je donne la parole au représentant de la Chambre de commerce de Happy Valley. M. Rompkey, voulez-vous venir en avant. M. Rompkey nous fera un

[Texte]

of the brief and then you can put questions to either Mr. Rompkey or the Deputy Mayor.

Mr. W. H. Rompkey, (President, Happy Valley, Chamber of Commerce): Mr. Chairman, I personally welcome you and the Committee to Happy Valley and Goose Bay. We were very pleased to learn that you were coming to our area as well as Labrador City. As this is a rather lengthy brief I think possibly what I might do is to talk about some of the salient points of it.

You have the facts and figures contained in these pages and if there are any questions afterwards you can direct your questions not only to me but also to other members of the Chamber who have put work into compiling this brief, particularly Mr. Howlett, who has done the major share of the research for this brief. So I hope that when questions come they will come not only to myself but to other members of the Chamber who will be prepared to answer them.

The first point is on highways. There really are no highways in Labrador. There are some short intercommunity roads. There are 60 miles of road in the Forteau area and a road of 25 miles between here and North West River with 117 turns in it, and both of these are dirt roads. There is a start on the construction of a highway between Goose Bay and Churchill Falls, 60 miles from here to Churchill and 50 miles from Churchill east but as the section in the middle has not been attempted at all there is no connection to the west.

Now our main point is this. We feel there are resources in Labrador. There are timber resources here, there are power resources here and there are mineral deposits here. As you may know, most of the land of Labrador has been given in concessions to various companies for development purposes. We feel that if the resources are here they will never be properly developed until we have a transportation system which will allow us to get those raw materials to market. In other words, we want access to the outside world, and we also want some way whereby the outside world can get to us. We feel this is a two-way street and that this has to come before the raw materials can be adequately processed. Our main point then is that the highway is necessary if the country is to be developed properly.

[Interprétation]

bref résumé du mémoire pour que vous puissiez poser des questions à lui ou au maire suppléant.

M. W. H. Rompkey (Président, Chambre de commerce de Happy Valley): Monsieur le président, tout d'abord je tiens à vous souhaiter la bienvenue à Happy Valley et à Goose Bay. Nous avons été très heureux d'apprendre que vous viendriez dans notre région et dans le Labrador, comme c'est un mémoire assez long, je vais essayer d'en extraire les points saillants.

Vous avez les chiffres et les indications qui figurent dans ces pages et si vous avez des questions à poser plus tard, vous pouvez les adresser non seulement à moi mais à d'autres membres de la Chambre de commerce, lesquels ont collaboré à la préparation de ce mémoire, et tout particulièrement M. Howlett, qui a fait le gros des recherches nécessaires à la préparation de ce mémoire. Voilà pourquoi j'espère que lorsque les questions seront posées, elles ne s'adresseront non seulement à moi mais à d'autres membres de la Chambre de commerce qui sont disposés à y répondre.

Premièrement, parlons ici des routes. Il n'y a pas vraiment de routes au Labrador, il y a des petites routes qui relient les diverses collectivités. Nous avons un réseau de 60 milles de routes dans la région de Forteau, et une route de 25 milles de long qui relie notre ville à North West River et qui comporte 117 courbes. Ce sont des routes de terre. On a commencé la construction d'une voie ferrée entre Goose Bay et Churchill Falls, 60 milles d'ici à Churchill et 50 milles du Churchill-Est, mais le tronçon intermédiaire n'a pas été commencé de sorte qu'il n'y a aucun lien avec l'Ouest.

Le point principal c'est ceci. Nous avons des ressources au Labrador: le bois d'œuvre, les ressources hydrographiques ainsi que des gisements miniers. Comme vous le savez la plupart des terrains du Labrador ont été cédés sous forme de concession aux diverses compagnies aux fins d'exploration. Puisque les ressources existent elles ne pourront jamais être exploitées comme il convient tant que nous n'aurons pas un réseau de communication qui nous permettrait d'envoyer ces matières premières vers les débouchés. Autrement dit, nous voulons avoir accès au monde extérieur ainsi que les moyens de communication qui permettraient au monde extérieur de venir jusqu'à nous. A notre avis, il s'agit d'un processus à deux sens qui doit se réaliser avant de pouvoir exploiter et transformer les matières premières. Voilà pourquoi, il s'agit surtout de mettre au point un réseau routier si nous voulons que notre pays se développe convenablement.

[Text]

I just might elaborate on highways. What we want is a highway connection from Quebec, through Labrador City and Wabush to Goose Bay and on down to the Gulf of St. Lawrence to connect up with the Province of Newfoundland eventually. Now, as a political entity, we are a part of the Province of Newfoundland but we also see that while we are a part of that Province and while it remains intact our economy is geared more and more to the rest of mainland Canada and commerce obviously will move in that direction. So we see this as a valid argument for such a highway, the first section being possibly from here to Labrador City and Wabush and then the next section on down to the Gulf of St. Lawrence.

As far as railroads are concerned, the only railroad in Labrador at the present time is that section between Wabush and the Gulf of St. Lawrence. This is a privately-owned railroad which is used primarily to ship ore to Sept-Îles where it is made into pellets and then shipped to the steel mills and so on.

However, we feel that in the same way a highway would be useful a railroad would be useful. We, with our limited vision here, cannot say for sure but we have a feeling that this is so and we believe that this is so. What we are asking this Committee and the government to consider is a feasibility study to prove one way or the other how feasible a railroad would be. We see ourselves at this time as being in much the same position as British Columbia was, for example, in the days of Sir John A. Macdonald, and we feel that the same argument probably holds true. As you know, a railroad was built to bring Western Canada into Confederation and we see ourselves as being brought in only if we have the same sort of transportation. We see transportation as being set up for the same reasons.

So we would hope that this Committee would consider a feasibility study of a railroad either across Labrador from Goose Bay or connecting up with the railroad and on down into the Gulf of St. Lawrence.

In addition to that we are asking that the CNR improve their coastal service to Labrador. For one thing we would like them to build an ice-strengthened ship which, accompanied by a Department of Transport ice-breaker when needed, could extend the navigation period on the Labrador Coast by at least 50 per cent (from five to possibly nine months). This ice-strengthened ship should be designed to provide a fast service between

[Interpretation]

Je pourrais simplement approfondir la question des routes. Ce que nous voulons c'est une route reliant Québec à Goose Bay en passant par Labrador City et Wabush et descendant vers le golfe du Saint-Laurent pour nous joindre éventuellement à la province de Terre-Neuve. Nous faisons partie de Terre-Neuve sur le plan politique, mais cela existant nous voyons aussi que notre économie est axée de plus en plus sur le reste du Canada et le commerce s'opérant dans cette direction. Voilà pourquoi c'est une bonne raison pour la construction de cette route, tout le premier tronçon irait probablement d'ici jusqu'à Labrador City puis à Wabush, et le tronçon suivant descendrait jusqu'au Golfe Saint-Laurent.

Pour ce qui est du chemin de fer, le seul que nous ayons à l'heure actuelle c'est cette portion entre Wabush et le golfe du Saint-Laurent. C'est une entreprise privée qui en est propriétaire et qui s'en sert surtout pour le transport du minerai vers Sept-Îles où il est transformé en plaques puis expédié vers les aciéries, etc.

Toutefois, nous croyons que tout comme les routes, le chemin de fer serait utile. Malgré nos perspectives assez restreintes, nous avons l'impression qu'il en est ainsi. Ce que nous demandons à ce Comité c'est que le gouvernement fasse une expertise pour prouver dans quelle mesure on pourrait aménager une voie ferrée. À l'heure actuelle notre position ressemble à celle de la Colombie-Britannique du temps de sir John A. Macdonald, et nous estimons que le même argument est valable. Comme vous le savez, on a construit un chemin de fer pour amener les provinces de l'Ouest dans la Confédération, et il en irait de même pour nous si nous disposons du même genre de transport. Nous considérons le transport comme étant créé pour les mêmes raisons.

Par conséquent, nous espérons que le Comité examinera l'idée d'une expertise concernant la construction d'un chemin de fer partant de Goose-Bay et traversant le Labrador ou reliant le chemin de fer et descendant vers le Golfe du Saint-Laurent.

De plus nous demandons que le National Canadien améliore son service côtier au Labrador. Entre autres choses nous pensons que:

Le CN devrait acheter un navire renforcé contre les glaces, qui pourrait, avec l'aide éventuelle d'un brise-glaces du ministère des Transports, prolonger la période de navigation sur la côte du Labrador d'au moins 50 p. 100 (de cinq à neuf mois peut-être).

[Texte]

one port in Newfoundland, say Lewisport, and Goose Bay with brief stops at no more than two of the larger centres in Southern Labrador, say Cartwright and Mary's Harbour. We are suggesting that this should be a weekly service and that the ship should be capable of handling all the passengers, automobiles and containerized and palletized cargo offering at the peak season.

On the Goose Bay-Montreal route operated by Chimo-Clarke Northern Services there should be a subsidy to counterbalance the high costs. As precedents we cite the subsidies available in recent years on the Clarke Traffic Services Montreal to Botwood run and on the same company's service along the North Shore of the Gulf of St. Lawrence. In particular, we cite the recent legislation to provide subsidies on the Montreal to St. John's and Corner Brook service while excluding the Montreal to Goose Bay service.

The appropriate government agency should get together with the Quebec North Shore and Labrador Railway to discuss what steps should be taken to improve the car ferry service between Labrador West and Sept Îles.

The present CN Coastal service suffers from what we believe to be an unreasonably short season from about mid-June to mid-November. When one considers that the area in question has no road or railway connections and, as well, is subject to abnormally high air freight rates, it can be readily appreciated that this is an extremely vital service and any viable short-comings should not be allowed to continue.

Then we go on to point out that the service at the present time involves loss, breakage and delays in shipment because of the many ports that have to be visited between here and Newfoundland. The service is slow and ships have to make a minimum of 25 stops between here and the Island. The present ships are unable to handle any great quantity of automobiles and this, of course, hampers egress from the area.

The car ferry service operated by the Quebec North Shore and Labrador Railway between Labrador West and Sept Îles is expensive (about 20 cents a mile) and extremely slow. It is reported that one must sometimes give up his automobile for several weeks.

[Interprétation]

Ce navire renforcé contre les glaces devrait être conçu de manière à assurer un service rapide entre un port de Terre-Neuve (mettons, Lewisport) et Goose Bay, avec brèves escales dans au plus deux des centres les plus importants du sud du Labrador (mettons, Cartwright et Mary's Harbour). Nous estimons qu'il faudrait un service hebdomadaire et que le navire suffise au transport, en période de pointe, des passagers, des voitures et des marchandises mises dans des conteneurs ou palettisées.

Sur le parcours Goose Bay-Montréal, desservi par les services du nord de la Chimo-Clarke, on devrait jouir d'une subvention qui compenserait le niveau élevé des frais. Parmi les précédents, citons les subventions accordées, ces dernières années, pour le trajet Montréal-Botwood, de la société Clarke, et pour le parcours longeant la rive nord du golfe du Saint-Laurent, desservi par la même société. Signalons en particulier la mesure législative adoptée récemment, en vertu de laquelle on accorde des subventions pour le service entre Montréal, Saint-Jean et Corner Brook, non sans exclure le service Montréal-Goose Bay.

L'organisme pertinent du gouvernement devrait entamer des pourparlers avec la société *Quebec North Shore and Labrador Railway*, pour étudier les mesures à prendre en vue d'améliorer le service de transbordeurs entre le Labrador-Ouest et Sept-Îles.

Le service actuel de cabotage du CN souffre, à notre avis, d'une brièveté excessive de la saison, qui va de la mi-juin environ à la mi-novembre. Si l'on songe que la région en question ne possède ni routes ni raccordements ferroviaires, alors qu'elle est soumise à des taux de fret aérien anormalement élevés, on comprend facilement qu'il s'agit là d'un service absolument essentiel et que toute lacune constatée ne saurait durer plus longtemps.

Puis nous signalons que le service à l'heure actuelle comporte des pertes, des avaries et des retards dans l'expédition à cause des nombreuses escales d'ici à Terre-Neuve. Le service est lent et les bateaux doivent faire un minimum de 24 arrêts d'ici jusqu'à l'Île. Les bateaux actuellement en service ne peuvent transporter un grand nombre de voitures et ceci gêne le dégagement du secteur.

Le service de transbordeur d'automobiles exploité par la QNS&L entre le Labrador-Ouest et Sept-Îles est coûteux (environ 20 cents le mille) et extrêmement lent. On dit qu'il faut parfois renoncer à sa voiture pendant plusieurs semaines.

[Text]

So because of this situation, we would ask the following. Since Labrador West benefits not at all from the Maritime Freight Rates Act, since the coastal communities have only a seasonal and Newfoundland-oriented benefit from the same Act, and since the whole area does not enjoy a connection to the national highways or the extension of the national railroad, we propose that the federal government take steps to ensure that Labrador's disadvantages are corrected without delay. In this connection we were dismayed in June to see our government introduce legislation which will further subsidize freight movements to Newfoundland while ignoring the far more pressing transportation problems of Labrador.

Then we go on to scheduled air services. As Mr. Vickers has already mentioned some of the facts that we want to bring out, the high freight rates, carrier service and so on, let me divide this into two aspects, the carrier and the rates. What we are asking for is simply that we get the equivalent of a Class I service in Labrador. We agree that while Eastern Provincial Airways has had problems over the years there has been recently an improvement in that service. But we think there is still room for improvement in that service. There are indications that if an additional jet is brought on to accommodate daytime traffic in the near future then this will improve the service even further. But if Eastern Provincial Airways can provide this, then we are asking that it be provided, and if Eastern Provincial Airways are unable to provide a first class service then Air Canada be asked to provide such a service from Montreal, Goose Bay and on to the Island of Newfoundland.

We will not go into detail on the rates but, as Mr. Vickers has pointed out in his brief, Air Canada freight rates from here to Montreal are roughly 90 per cent higher than they are for the same distance to the Island of Newfoundland, and Eastern Provincial Airways' rates, both passenger and freight, are much higher also than they are in similar parts for similar runs. Comparisons are given in this brief and I need not go into them in detail here.

We have had in the past some lengthy correspondence with Air Canada on this aspect and, again, the arguments given by Air Canada and the counteraction for those argu-

[Interpretation]

Par suite de cet état de choses nous demandons ceci. Étant donné que le Labrador Ouest ne bénéficie pas du tout de la loi sur les subventions au transport des marchandises dans les Maritimes, que les régions côtières ne reçoivent qu'une subvention saisonnière laquelle est orientée vers Terre-Neuve, et comme l'ensemble du secteur n'est pas relié aux grandes routes nationales ou aux raccordements des chemins de fer nationaux nous demandons que le gouvernement fédéral prenne des mesures pour rectifier sans délai les désavantages du Labrador.

En juin nous avons été malheureux de constater que le gouvernement faisait adopter une loi qui diminuerait encore plus les subventions aux transports vers Terre-Neuve tout en fermant les yeux sur les problèmes pressants du Labrador concernant les transports.

Parlons à présent des services aériens réguliers. Comme M. Vickers a déjà mentionné quelques-uns des points que nous voulions soulever, entre autres les taux de fret élevés, etc; je vais diviser le sujet en deux aspects: le transporteur et les tarifs. Ce que nous demandons c'est ceci. Que nous obtenions l'équivalent d'un service de première classe au Labrador. Nous reconnaissons qu'en dépit des difficultés éprouvées par la «Eastern Provincial Airways» ces dernières années, le service a connu une amélioration ces derniers temps. Néanmoins, il pourrait être amélioré encore davantage et tout porte à croire que si la compagnie mettait en service un autre réacteur pour alléger le trafic pendant le jour, le service serait amélioré de beaucoup, mais si la «Eastern Provincial Airways» est en mesure d'assurer cette amélioration, soit, sinon nous demandons que la Société «Air Canada» soit priée d'assurer un tel service entre Montréal, Goose-Bay et Terre-Neuve.

Nous n'irons pas plus loin dans les détails sur le tarif mais comme M. Vickers l'a souligné dans son mémoire, les tarifs-marchandises d'Air Canada d'ici à Montréal sont environ 90 p. 100 plus élevés qu'ils ne le sont pour la même distance vers l'Île de Terre-Neuve, et les tarifs passagers et marchandises de la «Provincial Airways» sont beaucoup plus élevés qu'ils ne le sont ailleurs pour des trajets similaires. Notre mémoire contient les comparaisons à ce sujet, par conséquent il n'y a pas lieu de les énumérer en détail.

Jusqu'à maintenant, nous avons eu de longs échanges de correspondance avec Air Canada sur cette question et, une fois de plus, les arguments présentés par Air Canada ainsi

[Texte]

ments is also contained here. We feel that some of the arguments are not entirely valid.

As far as nonscheduled air services are concerned, I think, what we are basically asking for is a wintertime air service to the Labrador Coast. Once the shipping season stops the only service to the Labrador Coast is by bush plane and passengers and freight travel on this plane only on a space available basis. We feel there is room for possibly a weekly or twice weekly service on the Labrador Coast by a bush operation on a fairly regular basis. There seems to be evidence that there is a possibility that this could accommodate the traffic.

We are suggesting then that the federal government should seek, first, an economic answer to our transportation ills, and where this is lacking the only alternative is the judicious use of subsidies. Assuming that there is a limit to the number of dollars our government can allot for improvements in air services, we feel that the prime consideration should be towards the people who have the least service.

I think these are the main points, Mr. Chairman, in brief—and I am trying to be brief because you asked me to be brief. Possibly I have been too brief.

We also have included with our brief on transportation a section on communications. I realize that this does not come under the purview of this Committee at the present time because I believe communications now is specifically the responsibility of Mr. Kierans.

The Chairman: That is correct.

Mr. Rompkey: Nevertheless, we feel that we want to make you aware of our situation here. The only television service we have is the local production on the American Base. While this is aimed at the American Base and also at the civilian population, we feel that there is room here for a CBC service that would give adequate coverage to the area and would allow for local news production and coverage of local events.

We have made some recommendations and perhaps I could just read them.

1. The Canadian Broadcasting Corporation should set up one large central Labrador administration (preferably in the Happy Valley-Goose Bay area, which is the focal point between the Labrador Coast and Labrador West) to program and transmit radio and television connected to the Newfoundland network.

[Interprétation]

que nos réponses ont été ajoutés au mémoire. Nous croyons que certaines des raisons données par Air Canada ne sont pas entièrement valables. Pour ce qui est des services non réguliers, ce que nous demandons c'est un service d'hiver sur la côte du Labrador. Lorsque la saison de navigation prend fin, le seul service est celui qui est assuré par des avions de brousse qui transportent les passagers et le fret sur la base de l'espace disponible. Nous estimons qu'ils existe un potentiel permettant d'établir un service hebdomadaire ou bi-hebdomadaire sur la côte du Labrador, lequel service serait assuré par les avions de brousse sur une base régulière. Toute porte à croire que ce service serait rentable ou répondrait aux besoins.

Nous demandons que le gouvernement fédéral recherche avant tout une réponse économique à nos problèmes de transport et y remédie sous forme de subsides. Même s'il existe une limite au nombre de dollars que le gouvernement peut affecter à l'amélioration de nos services aériens, nous estimons que la première considération devrait être la population qui est la moins servie.

Ce sont là, monsieur le président, les points saillants de mon mémoire et je m'efforce d'être bref comme vous l'avez demandé. J'ai été peut-être un peu trop bref.

Nous avons aussi dans notre mémoire concernant le transport une partie qui se rapporte aux communications. Je sais que cela ne relève pas de votre Comité, étant donné que les communications relèvent à présent de M. Kierans.

Le président: C'est exact.

M. Rompkey: Néanmoins, nous voulons vous exposer notre situation, le seul service de télévision sont les programmes de la base américaine. Nous estimons, par conséquent que le potentiel est suffisant pour que Radio-Canada desserve le secteur et encourage la diffusion des nouvelles et des événements d'ordre local. Nous avons fait des recommandations dans ce sens et il est peut-être bon que j'en donne lecture.

1. La société Radio-Canada devrait mettre sur pied une importante administration centrale au Labrador (de préférence dans la zone de Happy-Valley/Goose Bay, entre la côte du Labrador et l'ouest du Labrador) qui s'occuperait de la programmation et de la transmission de radio et de télévision reliée au réseau de Terre-Neuve.

[Text]

2. The Canadian Broadcasting Corporation should provide facilities to enable them to have news roundups within Labrador, rather than now listening to roundups from other parts of Canada.

3. The Canadian Broadcasting Corporation should start immediately to construct receiving stations to enable residents to receive transmission from the satellite station when it goes into orbit in 1971.

4. Several frontier package stations should be set up in some of the larger communities on the coast.

We then have a short section on telephone and telegraphs. We feel this is important, particularly at the present time, because at the moment the communication facilities on the Labrador Coast are anything but adequate. Some communities have communication only by radio-telephone for as little as six hours a day. And in Northern Labrador it is impossible at this point in time to send a telegram out of certain communities. I understand that Bell Canada has a program that is in the process of being established now on the Labrador Coast. I understand this is possibly two months behind but there are plans for rectifying the situation on Bell Canada's part. I do not know what the plans are on the part of CNT to rectify the service there.

We do have a representative, Mr. Chairman, from the Labrador Coast here today and I hope he will be speaking on his own behalf at some later date.

The mail service, as it exists today, leaves a lot to be desired as well, particularly on the Coast. In the wintertime there is a weekly mail service by bush aircraft but in the summertime the only service is by sea. We have had a case of parcel arriving at a destination before a letter. It has got to the point in Goose Bay where some dealers, when sending parcels to the Labrador Coast, attach the invoices and other materials to the parcels because they get there before the letters. They have been known to be as long as two weeks or more in arriving from Goose Bay to other parts of the Labrador Coast. In addition to that, our mail to Labrador West is delayed by a flight to Newfoundland and then back again. We have a direct flight between here and Wabush but our mail for some reason or another seems to have to go to St. John's and come back again before it gets to Wabush.

I hope I have covered the main points. I have tried to be as brief as I can. As I said in

[Interpretation]

2. La société Radio-Canada devrait fournir des installations suffisantes pour recueillir du matériel d'émissions au Labrador même, au lieu d'écouter les émissions provenant d'autres parties du Canada.

3. La société Radio-Canada devrait immédiatement procéder à la construction de nouvelles stations réceptrices qui permettraient aux habitants de recevoir les émissions par satellites lors de sa mise en orbite en 1971.

4. Plusieurs stations frontières devraient être construites dans les régions les plus habitées de la côte.

Nous avons ensuite un petit paragraphe sur le télégraphe et le téléphone. Nous croyons que cela est très important car à l'heure actuelle les moyens de communication sur les régions côtières du Labrador sont loin d'être suffisantes. Certaines localités n'ont des communications que par radiotéléphone 6 heures par jour seulement. Et au nord du Labrador il est impossible d'envoyer un télégramme dans certaines localités.

Si je comprends bien, la Bell du Canada a un programme qui est en train d'être appliqué sur la côte du Labrador. Ce programme accuse deux mois de retard, mais je sais que la Compagnie Bell Canada compte corriger la situation. Je ne puis dire quels sont les plans des télécommunications du National-Canadien pour rectifier la situation.

Nous avons, en fait, un représentant, monsieur le président, de la côte du Labrador et j'espère qu'il parlera en son propre nom plus tard.

Le service postal tel qu'il existe aujourd'hui laisse beaucoup à désirer aussi surtout sur la côte. En hiver, il y a un service postal hebdomadaire par avion de brousse, mais en été le seul service se fait par mer. Il est arrivé qu'un paquet atteigne le destinataire avant une lettre. La situation à Goose Bay est telle que certains commerçants attachent les documents aux paquets mêmes étant donné que ceux-ci arrivent avant le courrier, lequel prend quelquefois deux semaines de Goose Bay à différents points de la Côte du Labrador. De plus, nous avons un vol direct d'ici à Wabush mais pour une raison ou pour une autre le courrier va jusqu'à Saint-Jean, repart pour Wabush et revient ici.

J'espère avoir couvert les points essentiels. Comme je l'ai dit au début, monsieur le prési-

[Texte]

the beginning, Mr. Chairman, we do have other people as well as myself who will try and answer any questions on this brief.

The Chairman: I want to thank you for this well presented brief.

Mr. Nesbitt is the first questioner.

Mr. Nesbitt: Mr. Chairman and gentlemen, may I say, for the benefit of a large number of people in the area who are obviously interested in our proceedings, that the members of this Committee are from all parts of Canada and represent all political parties. I think it is safe to say that every member on this Committee is particularly interested in seeing that the new areas of Canada—that is, new in development—which are rapidly developing are provided with adequate transport facilities. I refer not only to this area but to other areas we have visited and others we hope to visit. May I say in this regard that the members concerned, Mr. Blouin and Mr. Peddle, have been very helpful in this regard and in persuading us to come.

Some of the problems put forward today are somewhat similar to problems we have heard in Wabush and in Schefferville. However, there are a number of very significant differences. I would like at this point to congratulate the authors of both briefs. The briefs are as good as I have seen in the time that I have been in the House of Commons, which is quite a long time, and I certainly would like to extend my congratulations on the clarity and the concise examples that have been given.

I have one or two questions and I am sure other members have many more. I am very pleased to hear that a paper company is opening up here. It will give you some variation in the type of employment you have.

I will direct my first question to the Deputy Mayor or the Head of the Chamber of Commerce? Are there any other interested industries that you know of—I am thinking of mining or other pulp and paper industries—that might be opening up in this area?

Mr. Rompkey: Not in the immediate area. However, there is Brinex, of course. Brinco as you know, has large concessions in Labrador. Brinex and Nalco principally have the largest concession and Brinex is carrying out exploration all the time for mineral deposits. There is a uranium deposit near Makkovik on the Labrador Coast.

[Interprétation]

dent, je répondrai volontiers à ce mémoire ainsi.

Le président: Je vous remercie pour cette magnifique présentation. Monsieur Nesbitt vous avez la parole le premier.

M. Nesbitt: Monsieur le président, tout d'abord je voudrais faire remarquer aux membres de ce Comité, qu'il y a beaucoup de gens dans la région qui s'intéressent à ce que nous faisons. Les membres du Comité viennent de tous les coins du Canada, et représentent tous les partis politiques. Je peux dire que chacun des membres de ce Comité s'intéresse beaucoup à voir à ce que les nouvelles régions c'est-à-dire les dernières qui se sont développées au Canada et qui se développent rapidement aient des facilités de transport suffisantes. Je me réfère non seulement à cette région-ci, mais aux autres endroits que nous avons visités, et ceux que nous espérons visiter. Sous ce rapport je dirais que le député intéressé, M. Blouin, et M. Peddle nous ont beaucoup aidés à comprendre les problèmes, et nous ont persuadés à vous visiter.

Certains problèmes qui nous ont été soumis aujourd'hui ressemblent un peu à ceux qui nous ont été soumis à Wabush ainsi qu'à Schefferville. Il y a cependant des différences assez importantes. Je voudrais ici féliciter les auteurs des deux mémoires. Ce sont des mémoires très bien présentés et je félicite les auteurs sur la clarté et les exemples concrets que l'on a donnés.

J'ai quelques questions à poser, et je sais que les autres membres ont aussi des questions à poser. Nous sommes très heureux de savoir qu'une fabrique de pâte et papier doit s'établir ici bientôt, ce qui doit être pour vous une diversification du type d'emploi que vous avez.

Je poserai la première question au maire suppléant ou au président de la Chambre de commerce. Y a-t-il d'autres industries qui doivent venir s'installer dans la région? Est-ce que vous en connaissez?

M. Rompkey: Non, pas dans la région immédiate. Il y a évidemment la «Brinex». La Compagnie Brinco, comme vous le savez, possède d'importantes concessions dans le Labrador. La «Brinex» et la «Nalco» ont les plus grandes concessions et Brinex entreprend des travaux d'exploration à la recherche des gisements de minerai. Il y a des gise-

[Text]

Mr. Nesbitt: How far is that located from here?

Mr. Rompkey: It is approximately 200 miles from here. This is not near the stage of production because, as I understand it, there are market problems. However, I believe exploration is still going on and is being stepped up every year—so much so that this is employing most of the people in the nearby communities in that area. There also have been oil explorations off the Coast. Of course this is not restricted to this area only. However, our principal resource here is timber. I would also like to point out, though, that a feasibility study was done on our airport as a possible trans-shipment point. We have not yet seen the result of that feasibility study. There is one other thing, and that is that I feel we will share in the development of the lower Churchill River. As you know, Churchill Falls itself is now developed, and there are two other stages on that river, Belle Island Rapids and then Muskrat Falls. So we feel that we are going to share in the development of the lower Churchill, and this will enhance the economy of this area as well.

Mr. Nesbitt: That leaves the second question I had in mind. Have you made any arrangements or given any guarantees of the percentage of power from the Churchill project?

Mr. Rompkey: That we will get here?

Mr. Nesbitt: Yes.

Mr. Rompkey: We understand of course, that we will not get that much from the original development at Churchill. We do feel that we are going to get a substantial amount from the Muskrat and the lower Churchill.

Mr. Nesbitt: This question was brought up by Mr. Skoberg and I would like to pursue it slightly further. It is the question of harbour facilities. Do you feel that your harbour facilities at the moment are adequate to handle the goods that will have to be carried in the immediate future? If not, could you make any suggestions?

Mr. Rompkey: I would rather have that answered by Mr. Woodward. I think Melvin is in a better position to answer that question.

Mr. Nesbitt: Before he answers, I will direct the last question. I have a good many more, but I know that other members want to

[Interpretation]

ments d'uranium près de Makkovik, sur la côte du Labrador.

M. Nesbitt: A quelle distance d'ici?

M. Rompkey: A environ 200 milles d'ici. Ils n'en sont pas à la phase de la production car, si je comprends bien, ils sont en butte à des difficultés de débouchés.

Toutefois, je crois que l'exploration se poursuit et s'accélère de plus en plus chaque année, tellement qu'elle constitue une source d'emploi pour toute la population des localités avoisinantes. Il y a eu aussi de l'exploration au large de la côte. Évidemment ça ne se fait pas seulement ici mais aussi dans d'autres régions. Le bois représente notre principale ressource. J'aimerais signaler également qu'on a fait une étude de rentabilité de l'aéroport à titre de point possible de transbordement. Mais nous n'en connaissons pas encore les résultats—en outre, nous profiterons de l'expansion du cours inférieur du fleuve Churchill. Comme vous le savez, les chutes Churchill sont aménagées. Il y a deux autres étapes du fleuve: les rapides de Belle Isle et les chutes Muskrat. Nous pensons que nous allons profiter de l'aménagement des chutes Churchill et que cela aidera l'économie de la région.

M. Nesbitt: Cela répond à la deuxième question que j'avais à l'esprit. A-t-on pris des dispositions ou donné des garanties du pourcentage de l'énergie du projet des chutes Churchill?

M. Rompkey: Que nous y arriverons?

M. Nesbitt: Oui.

M. Rompkey: Nous n'obtiendrons pas autant de l'aménagement original à Churchill. Nous allons assez profiter de Muskrat et du cours inférieur du Churchill.

M. Nesbitt: Cette question a été soulevée par M. Skoberg et je voudrais avoir plus de détails au sujet des installations portuaires. Trouvez-vous que ces installations sont suffisantes pour le volume de denrées qui y passera à l'avenir? Sinon, est-ce que vous avez des propositions à faire?

M. Rompkey: Je préférerais que M. Woodward réponde à cette question. Je pense que Melvin est mieux placé pour répondre à ces questions.

M. Nesbitt: Avant, je poserai une dernière question. Il y en aurait d'autres mais d'autres membres aimeraient poser des questions.

[Texte]

ask questions. In what condition is the road from here to Churchill Falls? I have heard that there was some sort of road between here and Churchill Falls.

Mr. Rompkey: They began a toll road, but the section in the middle has not been attempted at all. There are roughly 50 miles from here westward, and roughly 50 miles from Churchill Falls eastward, but the section in the middle has not been touched at all.

Mr. Nesbitt: Is it passable at all?

Mr. Rompkey: It is one-way traffic as far as Muskrat Falls, but it certainly would not carry heavy equipment or anything of that nature.

Mr. Nesbitt: Are there any plans that you know of at the moment to improve this or extend it?

Mr. Rompkey: We have no knowledge of any specific improvement that is going to be carried on in the near future. There is speculation that, as a result of the power development, the road will possibly be improved. As we understand it, this is one of the prime reasons why it was begun in the first place, because of the Churchill Falls development. But we have no knowledge at the present time that any further action will be taken immediately to operate that road, or to complete it.

Mr. Nesbitt: Has any of the equipment or material that is going to be used for the construction of the Churchill Falls and related projects come through this port here?

Mr. Rompkey: For Churchill Falls? Yes.

Mr. Nesbitt: Thank you.

The Vice-Chairman: Mr. Trudel.

Mr. Trudel: Mr. Rompkey, could you give us the distance in miles between Goose and Churchill, approximately?

Mr. Rompkey: Approximately 190 miles.

Mr. Trudel: Following the questions asked regarding the harbour—if you want to defer this question I can rephrase it after—would you know what the draft of this harbour is?

Mr. Rompkey: Again I would prefer that Mr. Woodward answer questions on this.

Mr. Trudel: The next question, then. I believe it was mentioned that Melville Pulp and Paper are cutting timber here. Is this timber to be processed in the area, or is it being shipped out?

20940—2½

[Interprétation]

Quelle est la condition de la route qui mène aux chutes Churchill? On m'a dit qu'il s'agissait d'une route quelconque.

M. Rompkey: Ils ont commencé une route péante, mais on ne s'est pas occupé de la partie centrale de la route. D'ici il y a environ 50 milles vers l'ouest et des chutes Churchill, 50 milles vers l'est, mais on n'a pas touché à la section centrale.

M. Nesbitt: Est-ce praticable?

M. Rompkey: Mais je pense qu'on peut voyager dans une direction jusqu'aux chutes Muskrat, mais on ne pourrait pas transporter d'équipement lourd.

M. Nesbitt: Est-ce que vous êtes au courant d'un projet d'aménagement ou d'expansion?

M. Rompkey: Nous ne savons pas ce que l'on va faire pour l'améliorer. On croit toutefois que pour l'aménagement des chutes, la route sera probablement améliorée. Ainsi, les chutes Churchill ont donné lieu à cette route. En ce moment nous ne prévoyons pas de travaux pour améliorer la route ou la terminer.

M. Nesbitt: Est-ce que l'équipement qui servira à l'aménagement des chutes Churchill, passera par ce port?

M. Rompkey: Pour les chutes Churchill? Oui.

M. Nesbitt: Merci.

Le vice-président: Monsieur Trudel.

M. Trudel: Monsieur Rompkey, pouvez-vous nous donner approximativement la distance entre Goose Bay et Churchill?

M. Rompkey: Environ 190 milles.

M. Trudel: Connaissez-vous le tirant d'eau de ce port?

M. Rompkey: J'aimerais mieux que M. Woodward réponde à cette question.

M. Trudel: Une autre question alors. Je crois qu'on a dit que Melville Pulp and Paper assurait la coupe du bois dans cet endroit. Est-ce que le bois est transformé dans la région ou est-il expédié ailleurs?

[Text]

Mr. Rompkey: They are cutting at the present time purely for export purposes. Originally there was a mill. We understood originally that there would be a mill in Labrador. Now the mill place was shifted to Stephenville.

Originally there was to be a chip operation in Labrador whereby the wood would be cut and made into chips. It would then either be processed at the mill here, or processed at the mill in Stephenville. But the only cutting that is going on at the present time, as I understand it, is for export purposes. I think it amounts to 3,000 cords per year. Mr. Vickers, I think, has a comment on this.

Mr. Patrick M. Vickers (Deputy Mayor, Municipality of Happy Valley): I was speaking to the man this morning who was cutting the wood in the area.

This year he is supposed to cut 300,000 cords for export. By next October he is supposed to cut 800,000 cords. All this is supposed to leave here by ship.

Mr. Trudel: This answers that question. You have a huge stand of blue spruce timber north of here. Have you had any commercial enterprises interested or have you made any approaches regarding the exploitation of that timber?

Mr. Vickers: All timber within the area is controlled by Nalco or Javelin.

Mr. Rompkey: That is the same thing. Javelin is a subsidiary of the parent company. The concession is to Nalco. As Mr. Vickers says. The only company in the area at the present time is Canadian Javelin, or Nalco.

Mr. Trudel: Thank you, Mr. Chairman.

Mr. McGrath: I was interested, Mr. Chairman, in the many points in common that the two briefs contain. Certainly I subscribe to Mr. Nesbitt's comments. It is certainly a very well prepared brief, and indeed they bring out some new points that we have not encountered during our tour of Labrador and the North Shore. I am particularly interested in the sections of the brief dealing with shipping out of Goose Bay. It is very interesting because the suggestion is made that adequate icebreaker service would increase the shipping capability of the harbour here by anywhere from three to five months. What is the length of your shipping season at the present time, Mr. Rompkey?

Mr. Rompkey: It opens in early June, and it closes sometime in November.

[Interpretation]

M. Rompkey: L'abattage se fait uniquement aux fins d'exportation. J'ai cru comprendre qu'au début, il y avait un moulin à papier au Labrador. Il a été déplacé à Stephenville.

A l'origine, au Labrador on coupait le bois en copeaux. Le produit était alors transformé au moulin ou à celui de Stephenville. Mais à l'heure actuelle, on n'abat que pour l'exportation, environ 3,000 cordes par an. Monsieur Vickers aimerait apporter un commentaire à cet effet.

M. Patrick M. Vickers (maire adjoint de la municipalité de Happy Valley): Ce matin, je m'entretenais avec la personne qui coupait le bois dans la région.

Cette année, il est censé couper 300,000 cordes. Cela doit être transporté par bateau.

M. Trudel: Vous avez du bois d'épinette bleue au nord d'ici? Est-ce que vous avez eu des demandes d'une entreprise commerciale intéressée par ce bois ou avez-vous communiqué avec quelqu'un pour l'exportation de ce bois?

M. Vickers: Tout le bois de la région est concédé à NALCO ou Javelin.

M. Rompkey: C'est la même chose. Javelin est une filiale de la société mère. La concession a été faite à Nalco. Comme M. Vickers le dit, la seule société dans la région à l'heure actuelle, c'est la Javelin, filiale canadienne ou la Nalco.

M. Trudel: Merci, monsieur le président.

M. McGrath: Il y a des points communs aux deux mémoires qui sont très intéressants. J'appuie ce qu'a dit monsieur Nesbitt. Ce sont des mémoires bien documentés qui nous apportent des détails que nous n'avons pas encore remarqués jusqu'à maintenant lors du voyage sur la Côte nord et au Labrador. Je suis particulièrement intéressé par la partie du mémoire qui a trait à l'expédition des marchandises de Goose Bay. On dit qu'un bon service de brise-glace augmenterait la capacité de la navigation dans le port de 3 à 5 mois. Quelle est la longueur de la saison de navigation à l'heure actuelle M. Rompkey?

M. Rompkey: Du début de juin à novembre.

[Texte]

Mr. McGrath: I see. Just for the benefit of the Committee, and for our own benefit in drafting our recommendations, what is the terminal point for the main goods and commodities coming in here by a CNR coastal boat?

Mr. Rompkey: The terminal point?

Mr. McGrath: The terminal point. Where do these ships originate? Is it Lewisporte?

Mr. Rompkey: It is either St. John's or Montreal, I would say.

A member of the audience: For the CNR it will be St. John's and Lewisporte. There may be 70 per cent out of St. John's and 30 per cent out of Lewisporte.

The Chairman: Will you excuse me for a minute? May I call this gentleman forward please? We have to have that for the record. Would you repeat the answer you gave just now?

Mr. M. Woodward (Stevedoring Contractor): The CNR terminal ports for the steamship service are at St. John's and Lewisporte. St. John's handles about 70 per cent of the local cargo coming in to Goose Bay and the Labrador coastal areas, and Lewisporte could handle possibly 30 per cent. Lewisporte cargoes are made up mostly of carload lots coming through from the mainland.

Mr. McGrath: And where does the Chimo-Clarke Northern Service come into the picture?

Mr. Woodward: Chimo-Clarke Northern Service is operated between Montreal and Goose Bay.

Mr. McGrath: What has been the experience with the port of Goose Bay and the Chamber of Commerce and the town in getting icebreaker service from the Department of Transport?

Mr. Rompkey: The Department has tried on a number of occasions to get icebreakers in here. The significant attempt, I suppose, was the January attempt by the *Macdonald*. I have heard of various points, but I understood she got as far as Sandy Point, which is just near the Northwest Territories. Some people say she did not get quite as far as that. Where exactly did she get to, Mel, on that trip?

Mr. Woodward: Where the ship turned around was about 37 miles from Goose Bay, out around Cartier Shoals. I think that as far as shipping into Goose Bay is concerned, we

[Interprétation]

M. McGrath: Uniquement pour la gouverne du Comité et pour nous aider à rédiger les recommandations, quel est le terminus des denrées principales qui arrivent par le navire cotier du National-Canadien?

M. Rompkey: Le point terminal?

M. McGrath: Oui, d'où partent ces bateaux? De Lewisport?

M. Rompkey: Il s'agit plutôt de St. John's ou de Montréal.

Une voix: Pour le CN, il s'agirait de St. John's et de Lewisport; 70 p. 100 du trafic provient de St. John's et 30 p. 100 de Lewisport.

Le président: Veuillez m'excuser un instant. Puis-je demander au témoin de s'avancer? Il faut que cela soit versé au compte rendu. Pourriez-vous répéter la réponse que vous venez de demander?

M. Woodward: Les ports terminaux du National-Canadien du service maritime sont St. John's et Lewisport; St. John's manutentionne 70 p. 100 des cargaisons locales qui arrivent à Goose Bay et dans les régions côtières du Labrador et Lewisport peut probablement en prendre 30 p. 100 dans ce dernier endroit, il s'agit surtout de cargaisons de chargements complets venant de l'intérieur des terres.

M. McGrath: Quand entre en jeu le *Chimo-Clarke Northern Service*?

M. Woodward: Elle opère entre Montréal et Goose Bay.

M. McGrath: Quelle a été l'expérience du port de Goose Bay, de la Chambre de commerce et la ville face au service de brise-glace du ministère des Transports?

M. Rompkey: Le ministère a essayé à plusieurs reprises d'obtenir des brise-glace. La plus importante a été faite en janvier où on a obtenu le *Macdonald*. Je crois que le brise-glace est allé jusqu'à Sandy Point à proximité des Territoires du Nord-Ouest. D'autres disent qu'il n'y est pas arrivé. Où s'est-il rendu?

M. Woodward: Le bateau est retourné à environ 37 milles de Goose Bay, près des bas-fonds de Cartier. Pour ce qui est de la navigation vers Goose Bay, non seulement il

[Text]

not only have the ice conditions to contend with, but if we are going to bring in perishable goods during the winter season, facilities will have to be provided—heated facilities—to take care of this cargo.

Mr. McGrath: I had a specific reason for bringing out this line of questioning, because it would seem to me that there is a new importance attached to this question with the opening of Churchill Falls and perhaps the potential development of the area between Churchill Falls and Goose Bay. I am just wondering if your recommendations in this regard are based on any engineering studies, or any technical knowledge that you were able to obtain in this matter.

Mr. Woodward: No, the Department of Transport was requested about two years ago, I think, by Melville Pulp and Paper to try to approach the Sandy Point channels. As you might recall—many of our local people do—in the entrance to Goose Bay we have two channels to come through in which over the past few years some dredging has been done. The draft in those two channels, which are about 500 to 600 feet wide—one of them extends for about one mile and a half, but this is not the accurate figure—is only 31 ft. 6 ins. of water. Those are the areas that they were having difficulties with, as far as the channels are concerned.

Mr. McGrath: So there is no great problem for the icebreaker once he gets into Lake Melville. Is that correct?

Mr. Woodward: Not after she gets through the channels, no. There is no problem then.

Mr. McGrath: An average icebreaker can handle anything in Lake Melville itself?

Mr. Woodward: Yes.

Mr. McGrath: How far is Sandy Point from the docks at Goose Bay?

Mr. Woodward: About 40 miles.

Mr. McGrath: And that was as far as the *John A. Macdonald* was able to get?

Mr. Woodward: No, the *John A. Macdonald* came through the Sandy Point channel, but we have the Gross Point channel and the Sandy Point channel as well.

Mr. McGrath: I want to know if this is a practical proposition because we naturally want to take a look at it in drafting our recommendations. It seems to me that the *John A. Macdonald* is about the strongest ice-

[Interpretation]

faut tenir compte de l'état des glaces, mais pour la livraison de denrées périssables pendant l'hiver, il faudra aménager les installations chauffées pour conserver ces denrées.

M. McGrath: J'ai posé cette question pour une raison, c'est qu'il me semble qu'on attache beaucoup d'importance à l'ouverture des chutes Churchill et l'expansion éventuelle de la région qui s'étend des chutes à Goose Bay. Je me demande si vos recommandations à cet égard se fondent sur une expertise technique ou sur des connaissances ou données techniques que vous avez pu recueillir à ce sujet.

M. Woodward: Non. La *Melville Pulp and Paper* a demandé il y a deux ans, au ministère des Transports de se rapprocher des canaux de Sandy Point. Vous vous rappelez, la plupart des gens de l'endroit, à l'entrée de Goose Bay, il faut traverser deux canaux qui ont été creusés au cours des dernières années. Le tirant d'eau de ces deux canaux qui mesurent environ 500 à 600 pieds de largeur et l'un d'entre eux s'étend sur environ un mille et demi, il ne s'agit évidemment pas du chiffre exact, mais le tirant d'eau est uniquement de 31 pieds et 6 pouces d'eau. Ce sont les zones qui posaient des problèmes à la navigation.

M. McGrath: Par conséquent, le brise-glace n'a pas beaucoup de problèmes une fois qu'il entre dans le lac Melville, n'est-ce pas?

M. Woodward: Pas après avoir traversé les canaux.

M. McGrath: Un brise-glace moyen peut naviguer facilement, dans le lac Melville?

M. Woodward: Oui.

M. McGrath: Quelle est la distance de Sandy Point aux quais de Goose Bay?

M. Woodward: Environ 40 milles.

M. McGrath: Et jusqu'où s'est rendu le *John A. Macdonald*?

M. Woodward: Non. Il a traversé le canal de Sandy Point, mais, il y a également le canal Gross Point et Sandy Point.

M. McGrath: Je me demande si c'est pratique? Parce que naturellement, il faut examiner la question avant de rédiger nos recommandations. Il me semble que le *John A. Macdonald* est le brise-glace le plus fort que

[Texte]

breaker that Canada has in service. Yet you are recommending an icebreaking-type cargo ship.

Mr. Rompkey: What we are saying is that it can extend the season. We do not think that ships are going to get in here every January. We just cited January as a case because you know it is the depth of winter in January. The season could be extended in principle if an icebreaker were used, perhaps not all year around, but substantially.

The Chairman: A supplementary question, Mr. Perrault?

Mr. Perrault: I was just wondering, Mr. Chairman, if Mr. Rompkey would know whether there are any plans to employ icebreaker service envisaged in the plans of the Doyle organization in their pulpwood export business. How long do they propose to ship, and is it possible that they would be employing icebreaker service to extend their shipping season?

Mr. Rompkey: I do not have that answer, Mr. Chairman. I do not know if anybody else knows.

The Chairman: Mr. Trudel has a supplementary question.

Mr. Trudel: Mr. Chairman, the gentleman from the Chamber of Commerce has mentioned freight coming out of St. John's and Lewisporte, but we also have Chimo-Clarke. To situate this problem properly could you, sir, in percentages give us the volume in comparison between St. John's and Lewisporte coming in here. You have mentioned 70-30, but in proportion, what would be the heaviest traffic, by Chimo-Clarke or by the CNR?

Mr. Woodward: It usually works on a 40-60 basis 60 per cent out of Newfoundland and 40 per cent out of Montreal.

Mr. Trudel: If Mr. McGrath will allow me another point regarding this icebreaking service, this 40 per cent freight could not be considered because the shipping season would not be open in the lower St. Lawrence. This is the reason why I pose the question. In other words, 40 per cent of your freight service would still be eliminated regardless of whether you had ice-breaking service or not and we should be anticipating other means of transportation at that time.

Mr. Woodward: I do not think we are thinking primarily of extending the season

[Interprétation]

nous ayons en service et vous recommandez un cargo brise-glace.

M. Rompkey: Cela peut étendre la saison de navigation. Nous ne croyons pas que les navires pourront venir jusqu'ici tous les ans en janvier. Nous avons pris janvier à titre d'exemple, parce que vous savez que janvier est situé au creux de l'hiver. La saison de navigation pourrait être étendue en principe avec un brise-glace, pas pendant toute l'année, mais de façon considérable.

Le président: Une question complémentaire, monsieur Perreault?

M. Perrault: Je me demandais si monsieur Rompkey sait si la Doyle envisage d'utiliser les services d'un brise-glace pour l'exploitation de sa pâte de papier. Pendant combien de temps se propose-t-on de naviguer et est-ce possible qu'on utilise les services d'un brise-glace pour étendre la saison de navigation?

M. Rompkey: Je ne sais pas, monsieur. Quelqu'un le saurait peut-être.

Le président: Monsieur Trudel a une question complémentaire à poser.

M. Trudel: Monsieur le président, le représentant de la Chambre de Commerce a parlé du transport des marchandises de St. John's et Lewisport, mais il y a aussi la Chimo-Clarke. Pour bien situer le problème, pouvez-vous nous donner la comparaison percentile du volume de marchandises transportées entre Lewisport et St. John's et ici. Vous avez parlé de 70 et 30 p. 100 mais proportionnellement quel serait le volume le plus élevé? Celui du CN ou de la Chimo-Clarke?

M. Woodward: En général, il s'agit de 40 et 60 p. 100: 60 p. 100 proviennent de Terre-Neuve, et 40 p. 100 de Montréal.

M. Trudel: A propos de ce service de brise-glace, étant donné que la saison de navigation n'est pas ouverte dans le bas du fleuve Saint-Laurent, on ne peut espérer ce pourcentage, car 40 p. 100 du service de fret serait éliminé, malgré la présence d'un service de brise-glace. Il faudra donc prévoir un autre service de transport, à ce moment-là.

M. Woodward: Nous ne pensons pas surtout à étendre la saison de la navigation en hiver,

[Text]

into the winter, but what we are thinking of is opening the season. Perhaps instead of starting as now in the first of June, we could probably start the first of May, and instead of ending at the end of November, we could probably go through till the end of December, which would extend our shipping season for two months of the year, and during this time they are operating in the Gulf of St. Lawrence and the northern part of Newfoundland.

Mr. McGrath: I have just one further question, Mr. Chairman. In the brief from the town there is a reference to the Maritime Freight Rates Act and the freeze being removed, and I think this is the first brief that has dealt with this. It is certainly of great concern to many of us in this part of Canada.

You state in your brief, Mr. Deputy Mayor, If the federal proposal to remove the Maritime Freight rate freeze goes into effect Sept. 23, 1969 as scheduled this may increase the cost of consumer goods from 9 per cent to 18 per cent.

Have you based this on any studies of the cost of consumer goods and the effect of the removal of the freeze?. In other words, what do you base this figure on?

Mr. Rompkey: I wonder if Mr. Howlett would like to comment on that point. One point we could make while Mr. Howlett is coming up to the table is that the reason for the lifting of that, as I understand it, was because trucking could be used alternatively, but of course we have no trucking facilities up this way.

Mr. W. H. Howlett (Member of the Chamber of Commerce and Manager, Canadian National Railway): Mr. Chairman and gentlemen, I do not have any information on the amount of increase or what commodities it is going to apply to. I would not be able to give you any estimate of what the increase will be.

The Chairman: Could you provide this information and send it to us, in Ottawa?

Mr. Howlett: It would be a fair amount of research, but we can certainly try it, sir.

Mr. McGrath: Perhaps we can do it on our own, Mr. Chairman, but I would just like to conclude with the comment that certainly if this is so, then this is a very serious matter because we know that Labrador has to pay considerably more for its consumer goods than other parts of Canada and if the removal of this freeze is going to increase the

[Interpretation]

car nous pensons, en fait à ouvrir la saison. Ainsi, au lieu de commencer le premier juin, on commencerait peut-être le premier mai. Et au lieu de terminer à la fin de novembre, on pourrait aller jusqu'à la fin de décembre, ce qui élargirait de deux mois la saison de navigation, et pendant ce temps, ils opèrent dans le golfe du Saint-Laurent et dans la partie septentrionale de Terre-Neuve.

M. McGraih: Une autre question encore. La municipalité mentionne dans un mémoire la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes et l'enlèvement du gel des subventions. Il s'agit d'une question très importante dans cette partie du Canada. Monsieur le maire adjoint, vous indiquez dans votre mémoire que si la proposition fédérale de lever le gel des subventions en vertu de la Loi, entre en vigueur le 23 septembre 1969, tel que prévu, cela peut augmenter le coût des biens de consommation de 9 à 18 p. 100. Vous êtes-vous appuyé sur des études du coût des biens de consommation et la répercussion de l'enlèvement du gel des subventions? En fait, sur quoi vous basez-vous pour affirmer cela?

M. Rompkey: Je me demande si monsieur Howlett ne pourrait pas répondre à cela? En attendant que monsieur Howlett se soit installé, nous pouvons dire que la raison de l'élimination de cette situation c'est qu'on pourrait se servir du camionnage, mais jusqu'à maintenant c'est impossible.

M. W. H. Howlett (membre de la Chambre de commerce et directeur de CN): Monsieur le président, messieurs, je n'ai pas de renseignements sur le volume de l'augmentation ou des marchandises que cela impliquera. Je ne pourrais pas vous en donner d'évaluation.

Le président: Pourriez-vous nous envoyer ces renseignements à Ottawa?

M. Howlett: Cela exigerait beaucoup de recherches, mais nous pourrions essayer de le faire.

M. McGrath: Nous pourrions le faire, monsieur le président, nous-mêmes. Si telle est la situation c'est une question très importante car nous savons que le Labrador doit payer beaucoup plus pour ses biens de consommation que le reste du Canada. Et, si la suppression de ce blocage augmente le prix des marchandises de 9 à 18 p. 100 à Goose Bay, c'est

[Texte]

price of consumer goods in the Goose Bay area anywhere from 9 to 18 per cent, this is a very serious matter and one that I hope the Committee will take a look at when we draft the recommendations.

The Chairman: Thank you, Mr. McGrath. Mr. Pringle?

Mr. Pringle: Mr. Chairman, I have a short question here, regarding the brief from the Chamber of Commerce where it refers to the Maritime Freight Rates Act and this Bill C-207. You state in your brief that you were seriously shocked in June to see our government introduce legislation that will further subsidize freight movements to Newfoundland, and of course if you will check up on part three of that, clause 3, you will see that it is with respect to movement of goods by them in a calendar year from points within the select territory, not to the select territory. It is a subsidy on goods from points within the select territory. I thought I should draw that to your attention with regard to your brief.

You said a great deal about air travel into Goose Bay. I am specifically interested in the comparatively new program which is being pursued by the Canadian government with regard to regional air services. I am wondering if you feel the government should be doing more to assist regional air service or, in other words, should we be upgrading and building and improving regional air services rather than trying to accommodate all these places with the trunk lines.

Mr. Rompkey: We are not quarreling with the principle of regional air services. What we are saying basically, I think, is that if there are to be regional air services we want them improved to a satisfactory state. If this involves subsidies, well, this is what will have to be for the time being. We feel that the time is going to come if the resources are here, when Labrador will be self-supporting and will not need subsidies. We hope that this is true but for a time we are going to need subsidies, I am afraid, and if we have regional air carriers then they are going to have to be on the regional air carrier.

Mr. McGrath: We will never be self-supporting if they keep sending out our raw materials, Mr. Rompkey.

Mr. Rompkey: Pardon me?

Mr. McGrath: We will never be self-supporting if they keep shipping out our raw materials to somebody else to process.

[Interprétation]

en effet une question très importante. J'espère que le comité réexaminera cette question lors de la rédaction des recommandations.

Le président: Merci, monsieur McGrath. Monsieur Pringle.

M. Pringle: J'ai une question très brève au sujet du mémoire de la Chambre de commerce où il est question de la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes et le bill C-207.

Vous dites que vous avez été frappé par le fait qu'en juin, le gouvernement a proposé une loi qui subventionnera plus le transport des marchandises vers Terre-Neuve. Si vous examinez l'article 3 de la partie 3 vous voyez que cela se rapporte à leur transport de marchandises pendant l'année civile entre des points à l'intérieur du territoire choisi et non pas vers le territoire choisi. Il s'agit d'une subvention sur les marchandises entre divers points à l'intérieur d'un territoire choisi. Je voulais vous le dire à propos de votre mémoire.

Vous avez beaucoup parlé des voyages aériens à Goose Bay. Le programme assez nouveau adopté par le gouvernement canadien au sujet des services aériens régionaux m'intéresse tout particulièrement. Pensez-vous que le gouvernement devrait faire davantage pour aider le service de transport aérien régional ou en d'autres mots, devrions-nous renforcer cette sphère du transport au lieu de desservir toutes ces régions avec les lignes principales.

M. Rompkey: Nous ne contestons pas la valeur du principe des services de transport aérien régional. Nous voulons dire que s'il y a des services de transport aérien régionaux, nous voulons qu'ils soient portés à un niveau satisfaisant. Si ceci implique des subventions très bien, c'est ce qu'il faudra pour le moment. Nous estimons qu'à un moment donné, puisqu'il y a des ressources, le Labrador sera autonome et n'aura plus besoin de subventions. C'est vrai, mais pour un certain temps, il en faudra et s'il y a des transporteurs aériens régionaux, on devra les accorder à ces transporteurs.

M. McGrath: Nous ne pourrions jamais arriver à un stade d'autonomie s'ils continuent à expédier nos matières premières ailleurs, monsieur Rompkey.

M. Rompkey: Pardon.

M. McGrath: Nous ne serons jamais autonomes, si nous continuons à expédier à l'extérieur nos matières premières pour être transformées ailleurs.

[Text]

An hon. Member: Hear, hear.

Mr. Rompkey: If the regional carrier can not provide the type of service that we want then it will have to be some other carrier, we assume.

Mr. Pringle: Mr. McGrath brought up a point just now that I wanted to make and I do not know whether I really need to now or not, but I am just wondering, I did not quite understand and I do not know whether Mr. Nesbitt is fully satisfied. Do you have any definite information with regard to your pulp and paper industry? Is this definitely going to remain an export of primary products or is there any possibility of eventually being able to export the finished product from this area?

Mr. Rompkey: As I said before, the operation that is going ahead now is for export purposes. The original plan as I understand it was to have a mill in Happy Valley that would process cardboard containers—this sort of thing—a liner board operation. Then the site of the mill was changed to Stephenville. The idea was to process the chipped wood to Stephenville for the production there but that has not come about at the present time. All we have thus far is an export operation by Melville.

Mr. Vickers: The reason the wood is leaving here as raw material is because we have no way of transportation out for six months of the year. If we had a railway or a road for pulp or paper the mill would be in this area.

Mr. Pringle: That is a very important statement that you have made. In other words, you are stating that the reason the primary product is going is because of the lack of transportation facilities. Is that correct?

Mr. Vickers: That is right.

Mr. Pringle: Well, that is a very important point and one that I am very glad you have made. Now, my final question. We have had some suggestions concerning the cost of living in various parts of this area relating to groceries, clothing and other items. Do you feel that exploitation is taking place here or are the goods being supplied to you at a reasonable profit over the cost of getting them here and distributing them to you? Would you like to comment on that?

Mr. Vickers: During the winter months, a dozen eggs costs us 20 cents more. It costs 20 cents to bring them in by air. If we had ordinary carrier, that would cut that product

[Interpretation]

Une voix: Bravo!

M. Rompkey: Si le transporteur régional ne peut assurer le type de service voulu, il faudra alors un autre transporteur, je présume.

M. Pringle: Monsieur McGrath vient de souligner une question que j'allais moi-même soulever et je ne sais pas si j'ai besoin de la soulever mais je me demandais tout simplement. Je n'ai pas bien compris et je ne sais pas si M. Nesbitt est satisfait de la réponse. Avez-vous des renseignements précis sur votre industrie de pâte et de papier? Est-ce que cela restera une industrie d'exportation de matières premières ou alors y a-t-il une chance qu'elle exporte un produit fini de la région?

M. Rompkey: Comme je l'ai dit tout à l'heure, toute l'activité actuelle se fait en vue de l'exportation. On avait l'intention à l'origine, je pense, d'avoir un moulin à Happy Valley qui fabriquerait des cadres en carton puis les plans ont changé, puis on a pensé de transformer les copeaux de bois à Stephenville, cela ne s'est pas encore réalisé. Tout ce que nous avons maintenant c'est l'exportation du bois par Melville.

M. Vickers: Le bois est laissé à l'état brut, parce que pendant six mois de l'année, on ne peut en faire le transport. S'il y avait un chemin de fer ou une route pour la pâte ou le papier, l'usine serait construite dans cette région.

M. Pringle: Ces propos revêtent une très grande importance. Autrement dit, le produit brut est exporté à cause du manque de moyen de transport, n'est-ce pas?

M. Vickers: Oui.

M. Pringle: C'est très important ce que vous me dites, et je suis très heureux que vous ayez apporté cette précision. Enfin la dernière question; on nous a parfois parlé du coût de la vie dans diverses localités à propos de la nourriture, des vêtements et autres articles. Il semble qu'il y ait exploitation ou les produits qu'on vous offre sont-ils vendus avec une marge de bénéfice beaucoup trop forte? Pourriez-vous répondre à cette question?

M. Vickers: Au cours de l'hiver, il faut payer 20 cents de plus pour une douzaine d'œufs, le prix du transport aérien. Avec le transport normal, le prix serait normal. Au

[Texte]

down 20 cents a dozen. During the winter months, based on last year, a dozen oranges cost us \$1.40; a dozen apples, \$1.40.

Mr. Pringle: But you are stating that is by virtue of excess or heavy transportation cost. You do not feel that you are being taken advantage of at all by any of the merchants?

Mr. Vickers: Well, no. I cannot say this. It is caused by having to bring in everything by air.

Mr. Pringle: Very good. Thank you very much, Mr. Chairman.

The Chairman: Are there any other questions, gentlemen? Mr. Skoberg.

Mr. Skoberg: I will bow to the member from this area and I will ask my questions following his.

Mr. Peddle: I do not have very much in the way of questioning, Mr. Chairman. I would just like to ask one question. I am not clear on it myself. Mr. Rompkey referred in his brief to the Botwood service that was subsidized. Was that not discontinued this season? I believe the service was discontinued because the subsidy was removed.

Mr. Howlett: On the contrary; the service was discontinued because of a lack of demand. The subsidy continues to be available, as I understand it.

Mr. Peddle: I have one other question, Mr. Rompkey. Do you believe that the exclusion of Labrador from the benefits of the legislation, Bill C-207, the Maritime Freight Rates Act, would be a deterrent to some people who might want to come in here and do some expansion or set up some small industry?

Mr. Rompkey: We had some contact with the Minister of Transport on this and his answer was that that particular bill was not designed to solve Labrador's problems, and that other legislation would be brought in that would, within itself, solve Labrador's problems. We are prepared to accept this. What we want is to have the problem solved. Whether it can be solved within that bill or not is a question for the federal government to decide.

Mr. Peddle: Yes, but...

Mr. Rompkey: We are asking for a solution.

[Interprétation]

cours de l'hiver, l'an dernier, la douzaine d'oranges et la douzaine de pommes coûtaient \$1.40 chacune.

M. Pringle: Mais vous dites que ceci tient aux frais élevés du transport, vous ne pensez pas que les marchands tirent parti de la situation?

M. Vickers: Non, c'est parce que la marchandise est transportée par avion.

M. Pringle: Très bien. Merci monsieur le président.

Le président: Avez-vous d'autres questions, messieurs? Monsieur Skoberg.

M. Skoberg: Je m'incline devant le représentant de cette région pour lui poser plus tard une question.

M. Peddle: Je n'ai pas beaucoup de questions à poser, monsieur le président. Je voudrais simplement demander, je ne le sais pas très bien moi-même, mais monsieur Rompkey, dans son mémoire, a parlé du subventionnement du service Botwood. Le service n'a-t-il pas pris fin au cours de saison? J' imagine qu'il a été supprimé à cause de la suspension de la subvention?

M. Howlett: Au contraire, il a été supprimé à cause de la faible demande. La subvention est encore offerte si je comprends bien.

M. Peddle: Une autre question, monsieur Rompkey. Pensez-vous que l'exclusion du Labrador des bénéfices du Bill C-207, la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes constituerait un obstacle pour certaines personnes qui voudraient s'établir dans la région et travailler à son développement ou y implanter une petite industrie?

M. Rompkey: Nous avons eu des entretiens avec le ministre des Transports à ce sujet et il nous a répondu que ce bill n'était pas conçu pour résoudre les problèmes du Labrador et que d'autres mesures législatives seraient présentées pour y remédier. Nous sommes disposés à l'accepter. Nous voulons que le problème soit résolu dans ce sens ou non, c'est au gouvernement fédéral à décider.

M. Peddle: Oui, mais...

M. Rompkey: Nous demandons tout simplement une décision.

[Text]

Mr. Peddle: Yes, but you still say in your brief, which has just been prepared, that you are still disappointed—I think that is the term you used—and seriously shocked that Labrador was excluded. Now, let us get this clear. Are you still disappointed and seriously shocked or are you willing to wait for something else to take its place?

Mr. Rompkey: Well, we have had clarification of the point. If this legislation that is going to be brought in will serve Labrador's needs and possibly serve them better, then we are prepared to await that legislation.

Mr. Peddle: I asked this for a particular reason. A member of this Committee, Mr. Blouin, representing Manicouagan, did make a recommendation to the Committee in some part of his riding a few days ago that, I think, the Quebec North Shore be included under the benefits of this Act. If Mr. Rompkey wishes, then, Mr. Chairman, I would ask you to entertain a similar suggestion or a motion recommendation that the whole of Labrador or what have you from myself that this Committee consider the feasibility of making a be included under the benefits of this.

The Chairman: I think a similar question was asked by Mr. McGrath yesterday.

Mr. Peddle: With the possibility of excluding iron ore shipments, of course. In any event, Mr. Chairman, I do make the suggestion that the Committee take that under consideration as a recommendation.

The Chairman: Very good. Mr. Portelance.

Le président: Monsieur Portelance.

M. Portelance: Une question supplémentaire à celle de M. Peddle. Dans le cas de Goose Bay et du Labrador en général, à l'heure actuelle, une réduction semblable ne serait-elle pas plutôt avantageuse dans le sens inverse, disons lorsqu'il s'agit de matériaux nécessaires à l'établissement d'une industrie, de la nourriture, enfin de tout ce qui vient au Labrador, en bénéficiant d'un crédit semblable à ceux du *Maritime Freight Rates Act* particulièrement dans le cas de la marchandise qui entre au lieu de sortir?

Présentement, en vertu du *Maritime Freight Rates Act*, les provinces des Maritimes bénéficient du *discount* sur toute la marchandise qui va vers le centre du Canada. Mais dans votre secteur ici, est-ce qu'il serait plus avantageux pour vous d'avoir une loi semblable sur la marchandise qui y entrerait?

[Interpretation]

M. Peddle: Mais vous dites néanmoins dans votre mémoire qui vient d'être préparé que vous êtes toujours déçu, même que vous avez été péniblement frappé du fait que le Labrador en ait été soustrait. Allons au clair. Est-ce que c'est encore vrai, ou bien est-ce que vous attendez tout simplement quelque chose d'autre pour le remplacer?

M. Rompkey: Nous avons eu des éclaircissements à ce sujet. Si la mesure législative qui sera présentée, répond à ce besoin, et est meilleure, nous sommes disposés à attendre.

M. Peddle: J'ai posé cette question pour une raison bien définie. Un membre du Comité, M. Blouin, représentant de Manicouagan a formulé une recommandation au Comité, dans sa circonscription, il y a quelques jours, pour que la Côte nord du Québec fasse partie de la région qui bénéficie des dispositions de la Loi. Si monsieur Rompkey le désire, monsieur le président, je formulerai la même recommandation à l'effet que le Comité étudie la possibilité de proposer que tout le Labrador tombe sous le coup des dispositions de la Loi.

Le président: Monsieur McGrath a, je crois, posé une question semblable hier.

M. Peddle: Avec la possibilité d'exclure le transport du minéral de fer. De toute façon, monsieur le président, je demande au Comité d'étudier cette question pour en faire une recommandation.

Le président: D'accord, monsieur Portelance.

The Chairman: Mr. Portelance.

Mr. Portelance: I have a supplementary to Mr. Peddle's question. Presently, in the case of Goose Bay and Labrador in general would such a reduction not be advantageous in the other direction? Let us say for material which would be necessary for industry to establish as well as for food and everything that comes into Labrador, taking advantage of credit, similar to those under the *Maritime Freight Rates Act* especially for goods coming in instead of the goods going out.

At the present time, under the *Maritime Freight Rates Act*, the Maritime provinces benefit from a discount on all the merchandise being shipped to the centre of Canada. But in your district here would it be more advantageous for you to have such an act for goods coming into your region?

[Texte]

Mr. Rompkey: I would think very much so, yes.

The Chairman: Mr. Skoberg.

Mr. Skoberg: I would just like to ask once again, what particular type of traffic originates here at Goose Bay for your export markets?

Mr. Rompkey: For the export market?

Mr. Skoberg: Yes.

Mr. Woodward: There is no such thing as an export market for Goose Bay. The only thing that is originating now is the Melville Pulp and Paper which they tell us is going to result in somewhere in the vicinity of 500,000 to 800,000 cords of pulpwood shipped out of here, but the only things that we ship as a retrograde going back into either Montreal or into Newfoundland are personal effects and household goods.

Mr. Skoberg: This is all you have now?

Mr. Woodward: That is all we have now. That is all that exists today apart from people that are shipping out automobiles from here going on vacation.

Mr. Rompkey: Could I ask your reason for asking that question?

Mr. Skoberg: I am wondering about your harbour facilities and whether or not you have a proper harbour facility. Also I thought I understood someone to say in answer to one of the questions that you are talking about containerization traffic, but you must not have any of this if I understand your answer correctly, Mr. Woodward.

Mr. Woodward: You asked about an export trade. Our commodities coming in are basically our food supplies and our household goods and building materials, coming in for consumption in the local area, and our lumber. This is mostly an import. We handle, in Goose Bay, not including the USAF base, in the vicinity of 29,000 to 30,000 short tons of cargo per year. That consists primarily of beer and liquor, mostly beer—beer is one of the chief commodities—food supplies and automobiles—people coming into the area will bring their automobiles. If they go on vacation, they take them too.

Mr. McGrath: You do not seriously suggest that there is more beer and liquor coming in here than food, because that is what we conclude from your remarks.

[Interprétation]

M. Rompkey: Je le penserais vraiment.

Le président: M. Skoberg.

M. Skoberg: Monsieur le président, je voudrais demander encore une fois quel genre de trafic provient de Goose Bay pour le marché d'exportation.

M. Rompkey: Pour l'exportation?

M. Skoberg: Oui.

M. Woodward: Il n'y a pas de marché d'exportation à Goose Bay. La seule production de l'endroit provient de la Melville Pulp and Paper et s'élèvera à environ 500,000 ou 800,000 cordes de bois exportées, mais nous n'expédions à Montréal ou à Terre-Neuve, que des produits ménagers et des effets personnels.

M. Skoberg: C'est tout ce que vous avez pour l'instant?

M. Woodward: Oui. C'est tout ce qu'il y a en ce moment, à part des personnes qui expédient leurs automobiles lorsqu'elles vont en vacances.

M. Rompkey: Puis-je vous demander pourquoi vous posez cette question?

M. Skoberg: Je m'intéresse à vos installations portuaires. Sont-elles suffisantes? Si j'ai compris votre réponse à une question sur le transport par cadres, cela n'existe pas, n'est-ce pas, monsieur Woodward.

M. Woodward: Vous me questionnez sur l'exportation.

Les denrées importées sont surtout les denrées alimentaires, les articles ménagers et les matériaux de construction qui seront consommés dans l'endroit et aussi notre bois qui est plutôt un importation. Tout le trafic passe à Goose Bay, sans inclure la base américaine, dont le trafic s'élève à 29,000 ou 30,000 tonnes courtes de cargaisons par année. Il s'agit principalement de bière et de boissons alcooliques, de denrées alimentaires et d'automobiles, car les personnes qui viennent ici apportent leur automobile. S'ils vont en vacances, ils l'apportent avec eux.

M. McGrath: Vous n'insinuez pas par là qu'il y a plus de bière et de boissons alcooliques que de denrées alimentaires qui arrivent ici?

[Text]

Mr. Skoberg: Well, following this up, Mr. Chairman, if I may, during the time this port here is closed, where is the closest point that you ship your incoming produce to, from which I presume you have to fly it in. Is this correct Where is this flown in from?

Mr. Woodward: Chiefly from Moncton, New Brunswick; very little from Newfoundland. The greatest percentage of the fresh produce coming in is from Moncton. The EPA manager is here. I do not know, maybe he can verify this.

Mr. Skoberg: What about that very perishable product, beer, that you are referring to? Where does it come from?

Mr. Woodward: Beer is a water shipment...

Mr. Skoberg: Water shipment.

Mr. Woodward: .. that we receive during the five or six months of our shipping season.

Mr. Skoberg: And they store up and...

Mr. Woodward: Everything has got to be stored here. This is the general consensus. If you are going into business, you have to have a reserve stock of basic commodity food to last you eight months of the year in order to survive the winter months. This is one reason for the high cost of living—you have such a large inventory. You can only rotate your money once a year. You have all your capital tied up in your inventory and warehousing.

Mr. McGrath: The next thing to observe—and I think this might be worth getting on the record—is that in Schefferville and Wabush and Labrador City where you have a railway and a regular supply, you still have the same high cost of living, so it cannot be that much of a factor.

Mr. Woodward: It is a big factor if you consider the amount of money that you have to tie up in inventory and it is one of the chief reasons why we do not have any more competition in business than we do. A small businessman cannot afford to buy on a 30-day term enough supplies to tide him over for the eight months that the shipping season is closed.

Mr. McGrath: Well, that is not the only factor anyway.

Mr. Skoberg: What is the depth of the water at your port?

Mr. Woodward: The harbour facilities here are owned and controlled by the Department

[Interpretation]

M. Skoberg: Pendant que le port est fermé quel est le point le plus rapproché d'où vous importez vos produits par avion, je crois? D'où cela provient-il?

M. Woodward: Surtout de Moncton (Nouveau-Brunswick), très peu de Terre-Neuve. La plus grande partie des produits frais proviennent de Moncton et le gérant de EPA, pourra peut-être le confirmer.

M. Skoberg: Que dire de la bière, cette denrée très périssable que vous importez? D'où vient-elle?

M. Woodward: Elle est transportée par eau.

M. Skoberg: Transport maritime.

M. Woodward: ...que nous recevons pendant les cinq ou six mois de la saison de navigation.

M. Skoberg: Où l'entrepouse et...

M. Woodward: Tout doit être entreposé. C'est l'accord général. Si vous faites affaire, vous avez besoin d'une réserve des denrées alimentaires de base qui se gardent pendant huit mois de l'année afin de passer les mois d'hiver. Voilà une des raisons pour lesquelles le coût de la vie est si élevé. En ayant une grande réserve, vous ne pouvez faire circuler votre argent qu'une fois l'an, car votre capital est investi dans ces produits entreposés.

M. McGrath: Il serait bon de faire ressortir et déverser au compte rendu qu'à Schefferville, Wabush et Labrador City, il y a un chemin de fer et un approvisionnement régulier et pourtant le coût de la vie est aussi élevé, par conséquent ce facteur-là n'est pas aussi important que vous le laissiez croire.

M. Woodward: C'est un facteur important si l'on considère la somme d'argent qui est investie dans ces réserves et c'est une des raisons principales pour lesquelles nous n'avons pas tellement de concurrence dans notre commerce. Un petit commerçant n'a pas tellement les moyens d'acheter suffisamment de denrées qu'il entrepouse pendant les huit mois que la saison de navigation est fermée.

M. McGrath: Ce n'est tout de même pas le seul facteur.

M. Skoberg: Quelle est la profondeur de l'eau dans le port?

M. Woodward: La propriété et la surveillance des installations portuaires reviennent

[Texte]

of Transport. We have a dock that is 800 feet long and we have, on that particular dock, five sheds with about 100,000 feet of shed space. Those facilities are also utilized by the United States Air Force and the commercial people.

We have another small dock that measures about 120 feet and has one shed with a floor space of about 13,000 feet. We can accommodate four ships at any time in the port, and with the facilities we have this port is capable of handling up to 70,000 or 80,000 tons of cargo per season.

Mr. Skoberg: What is the depth? This is what I am trying to determine.

Mr. Woodward: The depth of the water is 19 feet 6 inches alongside.

Mr. Skoberg: My knowledge of the terminology of these subjects is very, very limited by we were given to understand at one place that we have been—and I stand to be corrected—that 50 feet now is considered to be inadequate for the major type of shipping that we are concerned with.

Mr. Woodward: In order to bring ships with 50 foot draft into Goose Bay there would have to be some major work done on the channels and the approaches to the harbour.

Mr. Skoberg: This is the point that I am trying to develop.

Mr. Woodward: Fifty feet seems to be a very large vessel. We are handling 10,000-ton ships into the port of Goose Bay now. We are handling tankers into the port of Goose Bay that do not come alongside the dock but remain about 1200 to 1500 feet from the shoreline with a draft of 31 feet, 6 inches.

Mr. Skoberg: I think there is some discussion going on behind my back that perhaps 50 feet is not quite correct. In your opinion, is this a reasonable figure that was mentioned?

Mr. Woodward: I hardly think so; not 50 feet.

Mr. Skoberg: Well, the major type of ship we are talking about; this is what I am trying to determine

Mr. Rompkey: The draft for Melville was 31 feet. Is that not right?

Mr. Woodward: Thirty-one feet six inches would be the normal draft.

Mr. Skoberg: Well, we will check the record on this other one, then. All your mail coming in I presume comes in by air, does it not?

[Interprétation]

au ministère des Transports. Un quai mesure 800 pieds de long où il se trouve cinq hangars d'une capacité de 100,000 pieds. Ces installations sont aussi utilisées par l'aviation américaine et les commerçants.

Il y a un autre petit quai d'environ 120 pieds muni d'un hangar d'environ 13,000 pieds. Nous pouvons recevoir quatre navires dans le port et avec les installations que nous avons, on peut manipuler jusqu'à 70,000 ou 80,000 tonnes de cargaison par saison.

M. Skoberg: Quelle est la profondeur de l'eau? C'est ce que j'essaie de connaître.

M. Woodward: Elle est de 19 pieds et six pouces.

M. Skoberg: Je connais très peu le vocabulaire en ce domaine, mais on nous a laissé entendre, si je ne me trompe pas, qu'une de profondeur de 50 pieds est considérée insuffisante pour le genre de navigation en cause.

M. Woodward: Pour attirer les bateaux qui ont un tirant d'eau de 50 pieds à Goose Bay, il faudra entreprendre des travaux importants dans les canaux et les voies d'accès au port.

M. Skoberg: Voilà ce que j'essaie de savoir.

M. Woodward: 50 pieds implique sûrement un très gros navire. Nous recevons des navires de 10,000 tonnes dans le port de Goose Bay, des pétroliers qui ne peuvent venir jusqu'au quai, mais qui restent à 1,200 ou 1,500 pieds du bord et qui ont un tirant d'eau de 31 pieds et 6 pouces.

M. Skoberg: Je crois qu'on discute dans mon dos, que le chiffre cité de 50 pieds, n'est peut-être pas exact. A votre avis, est-ce un chiffre raisonnable?

M. Woodward: Je le crois difficilement, pas 50 pieds.

M. Skoberg: Eh bien! pour le genre de navire en question, c'est ce que j'essaie de savoir.

M. Rompkey: Le tirant d'eau du *Melville* est de 31 pieds, n'est-ce pas?

M. Woodward: 31 pieds et 6 pouces serait le tirant d'eau normal.

M. Skoberg: Nous allons en vérifier les chiffres. Tout le courrier est transporté par avion, n'est-ce pas?

[Text]

Mr. Woodward: All the mail for Goose Bay itself is flown in. The mail for the coastal communities is carried during the summer time by Canadian National Railways steamship service and they run a service from Newfoundland up to Nain on the Labrador coast.

Mr. McGrath: I have a supplementary question, Mr. Chairman. What would be the effect on Goose Bay-Happy Valley if the CNR as many people suspect, discontinues the coastal service in these parts?

Mr. Woodward: It would have a very great effect on Goose Bay itself. I would guess it would probably raise the cost of living another 20 to 25 per cent.

Mr. Rompkey: May I just say one word on the mail service, Mr. Chairman?

I understand—and I stand to be corrected on this—that the officers on behalf of the Post Office Department no longer operate on the CNR ships and that the purser now handles the mail. Is that right?

Mr. Woodward: Yes; that is true.

Mr. Rompkey: So that if a ship gets in to a Labrador community at 2 o'clock in the morning, for example, and the post office happens to be closed, the mail is not accepted, and so on, on that particular day. The services have been delayed to that extent, I think.

Mr. Woodward: That is correct. Mr. Chairman, would it be in order for me to direct a question to Mr. Peddle?

The Chairman: You could direct it to me and perhaps Mr. Peddle could answer.

Mr. Woodward: One thing we feel, and I think it is general all through this particular area, is that so far as the Maritime subsidies act is concerned we are an integral part of the Province of Newfoundland and Labrador. There are areas in Newfoundland where this subsidized service is provided for 12 months of the year. We do not get this service because of our geographic position and the fact that we are isolated by water which is frozen over. Why do we have to be denied those subsidies when another portion of our Island is receiving those subsidies the whole year round—for 12 months of the year?

Mr. Peddle: Mr. Chairman, there are two ways of looking at that. The service you get is subsidized, what you do not get is not subsidized, but I think the point Mr. Woodward is making is that the funds it would take to subsidize a full year's operation

[Interpretation]

M. Woodward: Tout le courrier à destination de Goose Bay arrive par avion. Celui des collectivités côtières est transporté en été par les bateaux du National-Canadien qui assurent le service de Terre-Neuve jusqu'à Nain, sur la côte du Labrador.

M. McGrath: Une question complémentaire, monsieur le président. Qu'arriverait-il à Goose Bay et à Happy Valley si le National-Canadien cessait le service côtier dans ces régions, comme plusieurs le soupçonnent?

M. Woodward: Les effets seraient considérables pour Goose Bay. Cela augmenterait probablement le coût de la vie d'environ 20 à 25 p. 100.

M. Rompkey: Puis-je parler du service postal.

Si je ne me trompe, il n'y a plus de fonctionnaires du ministère des postes sur les navires du CN et c'est le commissaire du navire qui s'occupe du courrier. Est-ce exact?

M. Woodward: C'est exact, en effet.

M. Rompkey: Si un navire arrive dans une localité du Labrador à 2 h. du matin, par exemple, alors que le bureau de poste est fermé, le courrier est refusé ce jour-là. Les services ont été ainsi retardés.

M. Woodward: C'est juste. Monsieur le président, puis-je poser une question à M. Peddle?

Le président: Vous pouvez me l'adresser et monsieur Peddle pourra y répondre.

M. Woodward: On a dans la région le sentiment général que la Loi sur les subventions supplémentaires aux provinces Maritimes nous intègre à Terre-Neuve et au Labrador. Terre-Neuve, il y a des régions, où le service est assuré 12 mois par année. Nous n'obtenons pas ce service à cause de notre situation géographique et notre isolement pendant la saison des glaces. Pourquoi est-ce qu'on nous supprime ces subventions alors qu'une autre partie de notre île reçoit ces subventions douze mois par année?

M. Peddle: Monsieur le président, il y a deux façons d'étudier la question. Le service que vous avez est subventionné. Ce que vous n'obtenez pas n'est pas subventionné, mais ce que monsieur Woodward dit, c'est ceci: Les fonds qu'il faudrait pour subventionner une

[Texte]

should be applied to something else. Is that correct?

Mr. Woodward: That is correct, Mr. Peddle. We get the subsidy for six months of the year and then we are forced to go to a regional carrier that is not subsidized which, consequently, drives our cost of living up by 20 per cent to 30 per cent. Why is some of this loss not applied against that original carrier in terms of a subsidy?

Mr. Peddle: I think in my previous remarks, Mr. Chairman, I mentioned that the Minister of Transport has made a commitment to arrange for a subsidy—a substantial air subsidy—on air freight. That is in the record of the House of Commons and as soon as the House re-opens we will be pursuing the matter further.

Mr. Trudel: Reference was made by the Deputy Mayor, Mr. Chairman, regarding food. I would like to come back to that if I may for a minute, as a supplementary. You mentioned oranges and apples during the winter, Mr. Deputy Mayor, if my memory serves me correctly, but during the summer—during the time you have this water transportation available—what is the comparison in cost? What would be the jump in price during the time that you are not provided with this service? I understand that the crops are coming in at this time, but I would like to get it straight in my mind what the increase in your cost of living would be by not having this service on the same commodity that you have mentioned.

Mr. Vickers: I do not have those facts from the main stores, but from the co-operative stores last week apples cost actually 70 cents a dozen.

Mr. Trudel: So it would be fair to say half?

Mr. Vickers: Yes, but if you were to allow for a profit of 20 per cent for an ordinary store, it would bring it up to 90 cents a dozen.

Mr. Trudel: Sometimes 20 per cent profit is not uncommon in our area either. I will now turn to the other point regarding water transportation and we have been talking about subsidies. I am familiar to some extent with the food business. There are some items transported into your area at the same cost during that water transportation season—in other words, the f.o.b. Goose Bay price—as exists in Montreal and elsewhere east of here. Therefore, the same advantages are available on several items that are brought in by water.

[Interprétation]

exploitation de douze mois par année devraient être accordés à autre chose. N'est-ce pas juste?

M. Woodward: C'est juste, monsieur Peddle. Nous obtenons une subvention pour six mois sur douze puis ensuite, nous devons nous adresser à un transporteur régional qui n'est pas subventionné. Par conséquent, cela augmente notre coût de la vie de 25 à 30 p. 100. Pourquoi une partie de cette somme n'est-elle pas accordée au premier transporteur, sous forme de subventions?

M. Peddle: Je crois que dans ce que j'ai dit tout à l'heure, monsieur le président, j'ai dit que le ministre des Transports a pris un engagement pour prévoir une subvention importante de cargos aériens. Cela se trouve dans les comptes rendus de la Chambre des communes; dès que le Parlement aura repris ses travaux nous étudierons la question de nouveau.

M. Trudel: Le maire suppléant a parlé des aliments. Puis-je poser une question supplémentaire. Vous avez parlé des oranges et des pommes durant l'hiver si je me souviens bien, monsieur le maire suppléant mais durant l'été quand la navigation est ouverte comment se comparent les coûts? Quelle serait la différence de prix entre le moment où vous n'avez pas ce service par eau et au moment où vous n'avez pas ce service par eau? J'ai cru comprendre que les récoltes arrivent en ce moment mais j'aimerais savoir vraiment quelle est l'augmentation de votre coût de la vie du fait que vous n'avez pas ce service en hiver.

M. Vickers: Je n'ai pas ces faits des principaux magasins, mais d'après les coopératives, la semaine dernière, les pommes coûtaient 70 cents la douzaine.

M. Trudel: Ce sera à peu près la moitié?

M. Vickers: Mais compte tenu d'un bénéfice de 20 cents dans les magasins ordinaires, cela ferait un prix de 90 cents la douzaine.

M. Trudel: Parfois un profit de 20 p. 100 n'est pas exceptionnel dans notre région non plus. Je vais parler maintenant d'autres points à propos des transports par eau. Nous avons parlé de subventions. Je crois que, dans une certaine mesure, je m'y connais dans le commerce des produits alimentaires. Il y a certains articles transportés dans votre région aux mêmes frais durant la saison de transport par eau autrement dit, le prix f.a.b. jusqu'à Goose Bay comme à Montréal ou ailleurs à l'est d'ici. Par conséquent, vous bénéficiez des

[Text]

That is why I made this point, you see, because the cost of living jumps to a large extent when this service is discontinued, but during five or six months of the year several commodities are laid into Goose Bay at the docks at the same price they are laid into Montreal by water.

Mr. Rompkey: Yes, of course, but we made the point a minute ago that we had to bring them in in such quantities and store them that...

Mr. Trudel: Yes, this I well understand.

Mr. Vickers: There are very few items that come f.o.b. Goose Bay now. Most of our produce is f.o.b. St. John's.

Mr. Trudel: I believe the gentleman mentioned 60 per cent would come through St. John's, but I am talking about the other 40 per cent.

Mr. Vickers: That is right. I do not know what companies are bringing this into Goose Bay f.o.b.

Mr. Trudel: That is a point that I will take up later on because I am familiar with some of this. Thank you, Mr. Chairman.

• 1820

Mr. W. H. Howlett (Member of the Chamber of Commerce and Manager, Canadian National Railways): Mr. Chairman, may I comment on a few points that were mentioned?

The Chairman: Would you give your name and the society you represent?

Mr. Howlett: My name, sir, is W. H. Howlett and I am with the Happy Valley Chamber of Commerce. I would like to comment on Mr. McGrath's question about the CNR discontinuing its service. I think it is generally conceded in Newfoundland that the CNR is discontinuing its steamship service in places that have been opened up by highways and I think we would be less reluctant to see the CNR steamship service discontinued if we had a highway, especially out to the west.

There is another point I would like to mention. There was a question asked about exports from Goose Bay. It is true that there are no exports from Goose Bay. However, there could be an export market for a very fine product produced on the Labrador Coast in the form of fish if we had the handling facilities and reasonable commodity rates to Montreal on Air Canada. In other words,

[Interpretation]

mêmes avantages sur plusieurs marchandises transportées par eau. Voilà pourquoi j'insiste sur ce point, car le coût de la vie augmente dans une large mesure quand ce service est discontinué mais, durant cinq ou six mois par année plusieurs marchandises sont déposées à Goose Bay sur les quais au même prix qu'elles arrivent à Montréal par bateau.

Mr. Rompkey: Naturellement, nous avons dit tout à l'heure, qu'il fallait apporter ces marchandises en si grande quantité et les entreposer que...

Mr. Trudel: Oui, je comprends bien cela.

Mr. Vickers: Il y a si peu d'articles qui arrivent f.a.b. Goose Bay maintenant. La plupart de nos produits sont f.a.b. St. John's.

Mr. Trudel: Mais je crois que le monsieur disait que 60 p. 100 arrivent par St-Jean mais je parle de l'autre 40 p. 100.

Mr. Vickers: C'est juste. Je ne sais pas quelles sociétés font venir ces articles f.a.b. Goose Bay.

Mr. Trudel: C'est une question que j'étudierai de nouveau plus tard car je m'y connais un peu dans ce domaine. Merci monsieur le président.

M. Howlett (Membre de la Chambre de Commerce et directeur du Canadien-National): Monsieur le président, puis-je commenter certains points mentionnés plus tôt?

Le président: Pouvez-vous donner votre nom et la société que vous représentez.

M. Howlett: Mon nom est W. H. Howlett de la Chambre de commerce de Happy Valley. Je voudrais revenir sur la question de monsieur McGrath au sujet de l'arrêt des services des chemins de fer du Canadien-National. Nous savons que le Canadien-National va cesser son service par bateau-vapeur dans certains endroits où passent de grandes routes et nous hésiterions moins à accepter l'arrêt de ce service par bateau si nous avions une grande route spécialement vers l'ouest.

Il y a un autre point que je voudrais mentionner. On a posé une question au sujet des exportations provenant de Goose Bay. Il est vrai, qu'il n'y a pas d'exportations de Goose Bay. Toutefois, il pourrait y avoir un marché d'exportation pour un produit de grande qualité provenant de la Côte du Labrador, c'est-à-dire le poisson, si nous avions les moyens de le manutentionner, et un tarif nor-

[Texte]

trade is restricted by our lack of facilities and our lack of a reasonable commodity rate.

It has been suggested to me that part of the reason for the high-cost prices in the west—Labrador west—when compared with those in Goose Bay is the high cost on the railway over there. I am not aware of what their prices are, but this has been suggested to me.

Mr. McGrath: By whom? By somebody on this Committee?

Mr. Howlett: No. There is another point on the wood products, the wood industry, in this area. It has already been reported in a very detailed study by Mr. W. C. Wilton who is with the Federal Department of Forestry, that this is a prime location for a forest products industry—that is, the finished products—and with the development of power and if some transportation breakthroughs were made or, on the contrary, if there were a railway, then we would have a ready-made industry which could produce a finished product that would be far more valuable to us than the export of logs right across the North Atlantic ocean which would require a much smaller amount of labour which, of course, would not be as good for the economy.

I have one further point. It was mentioned that our brief contained a question of to and from Newfoundland in the subsidies that were recently introduced. One of the things that we were thinking about was that if a service is subsidized in one direction, it must have an effect of reducing prices and improving services in the opposite direction because the over-all cost is less—the ship, the truck or the train must go out and it must come back. If you are going to help it going out, surely then, it will help to reduce the costs coming back in. That is all I have to say at the moment, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you.

Mr. McGrath: I would like to raise a point for clarification, Mr. Chairman, and for the sake of the record. All I am afraid of is that with the opening of roads on the Island of Newfoundland they will discontinue the coastal service to the detriment of Labrador which will have neither coastal service nor roads.

Mr. Howlett: I would suggest not the detriment, but to the starvation of Labrador.

The Chairman: Are there any other questions gentlemen.

20940—3½

[Interprétation]

mal de transport jusqu'à Montréal par Air Canada. En d'autres mots, le commerce est restreint à cause de notre manque d'installations et de taux raisonnables. On m'a dit qu'en partie, la raison des prix élevés du Labrador-Ouest comparés à ceux de Goose Bay tient au taux élevé du transport par chemins de fer à cet endroit. Je ne sais pas quels sont leurs tarifs mais c'est ce qu'on m'a dit.

M. McGrath: Qui vous a dit cela? Quelqu'un du présent comité?

M. Howlett: Non. Il y a une autre question, à propos des dérivés du bois et de l'industrie du bois de la région. On a déjà annoncé dans une étude détaillée d'un certain monsieur W. C. Wilton du ministère des Forêts que cette localité est extrêmement bien placée pour l'industrie du bois et des produits finis du bois, et avec l'avènement de l'électricité et des moyens de transport améliorés ou, au contraire, s'il y avait un chemins de fer nous aurions une industrie sur place qui pourrait produire des produits finis et qui pourrait être plus valable pour nous que d'exporter du bois d'œuvre par l'océan Atlantique ce qui demanderait une main-d'œuvre moins nombreuse et naturellement ne serait pas aussi bon pour l'économie.

Encore une dernière question. On a mentionné dans notre mémoire une question sur les mouvements de va et vient entre Terre-Neuve des subventions qui ont été récemment accordées. Une des choses à laquelle nous songions était que si on subventionne en une seule direction, ceci a pour effet de réduire les frais et d'améliorer les services dans l'autre direction parce que les frais généraux sont moins élevés—le train, le bateau, le camion doivent aller et venir. Si vous voulez les aider à sortir de l'île, sûrement, alors, cela diminuerait le coût de le faire revenir. C'est tout ce que j'ai à dire pour le moment, monsieur le président.

Le président: Merci.

M. McGrath: A titre d'éclaircissement, monsieur le président et en fonction des dossiers, j'aimerais soulever un point. Tout ce dont j'ai peur, c'est qu'avec l'ouverture de routes dans l'île de Terre-Neuve, on arrête le service des côtes au détriment du Labrador qui n'aura ni routes ni service côtier.

M. Howlett: Ce serait non seulement au détriment du Labrador mais ce serait la famine dans ce pays.

Le président: Y a-t-il d'autres questions messieurs?

[Text]

Mr. Skoberg: What is the population of Goose Bay at this particular time, Mr. Deputy Mayor?

Mr. Vickers: Happy Valley—we are taking the census now for the next election—has approximately 6,500; Goose Bay, I would say, has approximately 2,000. Those figures do not include the military.

Mr. Skoberg: Does not include who?

Mr. Vickers: The military.

Mr. Skoberg: The military?

Mr. Vickers: Yes, there are 5,000 to 6,000 military personnel.

Mr. Skoberg: Could you possibly tell me when your harbour is closed due to ice conditions what your unemployment figure is in this area of Happy Valley?

Mr. Vickers: Our unemployment in this area is very low; there is practically no unemployment.

Mr. Skoberg: There is no difference then when your port facilities are closed? Is this correct?

Mr. Rompkey: It only affects our stevedoring operations.

Mr. Skoberg: That is the only thing that would be affected then?

Mr. Corbin: Mr. Chairman, Mr. Rompkey referred previously that as the result, I think it was, of a conversation with the Minister of Transport, the Minister of Transport said that special legislation to solve Labrador's transportation problems would be needed beyond what the MFRA has to offer now in other special legislation. Was this information obtained through private conversation or through official correspondence?

Mr. Rompkey: It was contained in a telegram.

Mr. Corbin: I wonder if, for the benefit of this Committee, that telegram could be appended to the minutes of these proceedings?

Mr. McGrath: That is a very good suggestion.

Mr. Peddle: I might add, Mr. Chairman, that the record of the House of Commons also contains that statement by the Minister.

[Interpretation]

M. Skoberg: Quelle est la population de Goose Bay à l'heure actuelle monsieur le maire suppléant?

M. Vickers: A Happy Valley,—nous sommes présentement à faire le recensement en vue de la prochaine élection—la population est de 6,500; à Goose Bay, je dirais environ 2,000. Ces chiffres ne comprennent pas les militaires.

M. Skoberg: Ne comprennent pas qui?

M. Vickers: Les militaires.

M. Skoberg: Les militaires?

M. Vickers: Oui. Il y en a environ 5,000 à 6,000.

M. Skoberg: Pourriez-vous me dire quel est le nombre de chômeurs quand le port est fermé à cause de la glace dans cette région de Happy Valley?

M. Vickers: Le chômage est très faible dans notre région, il n'y a presque pas de chômage.

M. Skoberg: Il n'y a pas de différence avec la fermeture du port? Est-ce juste?

M. Rompkey: Cela n'affecte que les opérations de déchargement.

M. Skoberg: Ce serait alors la seule activité qui serait affectée?

M. Corbin: Monsieur le président, monsieur Rompkey disait tout à l'heure que, à la suite d'une conversation qu'il a eue avec le ministre des Transports, ce dernier a déclaré qu'une loi particulière qui pourrait résoudre les problèmes de transport du Labrador serait nécessaire en plus des avantages offerts maintenant par la LTTMPM et autres lois spéciales. Je me demande si c'est une assurance que vous avez obtenue par correspondance ou par conversation privée?

M. Rompkey: Ces renseignements proviennent d'un télégramme.

M. Corbin: Je me demande si, pour la gouverne du comité, ce télégramme peut être annexé dans le compte rendu des délibérations du comité.

M. McGrath: C'est une très bonne idée.

M. Peddle: Et, j'ajouterais, monsieur le président, que le compte rendu du hansard contient aussi cette affirmation du ministre.

[Texte]

The Chairman: Is it agreed that this telegram will be appended to today's minutes?

Some hon. Members: Agreed.

The Chairman: Thank you. Are there any other questions, gentlemen?

Mr. Breau: Mr. Chairman, could I ask a question? Is this area of Goose Bay or is any part of Labrador under the area incentives program?

Mr. McGrath: No, it is not included?

Mr. Breau: Labrador is not included?

Mr. Portelance: I have one last question, Mr. Chairman. At the present time would your choice of a priority be the road to Churchill and Wabush then through Quebec?

Mr. Rompkey: I would say so if this would reduce the cost, but I do not know whether a road or a subsidy on air freight would reduce the cost of living. I do not know which would have the greatest effect. Are you asking me to make a choice between a road and a subsidy on the air freight?

Mr. Portelance: That is right, or a railway.

Mr. Rompkey: I think the thing we would ask for immediately would be a subsidy on the air freight.

Some hon. Member: If we had the choice to make.

The Chairman: Order, please.

Mr. Crossman: I think you mean an establishing of priorities.

Mr. Rompkey: I am not saying, "Do not build the road", I mean that...

Mr. Portelance: Your first choice would be a subsidy on air transport?

Mr. Rompkey: As an immediate step, yes, but I certainly did not mean to imply that we do not want a road; we certainly do. This is a priority as far as we are concerned. You cannot build a road immediately, but you can put a subsidy on air freight immediately. This is what I meant.

[Interprétation]

Le président: Acceptez-vous que ce télégramme soit versé au procès-verbal d'aujourd'hui?

Des voix: D'accord.

Le président: Merci. Avez-vous d'autres questions messieurs?

M. Breau: Monsieur le président, je voudrais poser une question. La région de Goose Bay ou toute autre région du Labrador font-elles partie du programme d'expansion des régions?

M. McGrath: Non, elles n'en font pas partie.

M. Breau: Le Labrador n'y est pas compris?

M. Portelance: J'ai une dernière question, monsieur le président. A l'heure actuelle, accorderiez-vous la priorité à une route vers Churchill et Wabush plutôt que par Québec?

M. Rompkey: Je l'affirmerais si ceci aurait pour effet d'abaisser les coûts, mais je ne sais pas si une route ou une subvention sur le fret aérien aurait pour effet de diminuer le coût de la vie. Je ne sais pas ce qui aurait le plus d'effet. Vous me demandez maintenant de faire un choix entre les routes et une subvention sur le fret aérien?

M. Portelance: C'est juste, ou un chemin de fer.

M. Rompkey: Ce que je demanderais, immédiatement serait une subvention au fret aérien.

Des voix: Si nous avons un choix à faire.

Le président: A l'ordre, s'il vous plaît.

M. Crossman: Je crois que vous voulez dire, établir des priorités.

M. Rompkey: Je ne dis pas: «Ne construisez pas la route». Je veux dire...

M. Portelance: Votre premier choix serait de verser une subvention au transport par avion?

M. Rompkey: A titre immédiat, oui, mais je ne veux pas dire que nous ne voulons pas une route. Nous voulons une route bien sûr. C'est une priorité par rapport à nous. Vous ne pouvez pas construire une route immédiatement mais vous pouvez accorder une subvention sur le fret aérien immédiatement. Voilà ce que je veux dire.

[Text]

Mr. Portelance: To be replaced later probably by a road, as you mentioned, going through the Province of Quebec?

Mr. Rompkey: Not to be replaced by a road. I would like to see a road built in here, but I do not want to replace the air subsidy by a road. I want the road built, but I want a subsidy in each case.

The Chairman: Does that answer your question, Mr. Portelance?

Mr. Blouin: In other words, you want both.

The Chairman: Order, please. If we all talk at the same time we will not get this on the record. Are there any further questions, gentlemen? Mr. Peddle?

Mr. Peddle: Mr. Chairman, I have just one point for the record. Mr. Rompkey mentioned the matter of roads and Mr. Portelance talked as if roads within a province were a federal responsibility. I am sure he did not intend to convey that, but I would like to set the record straight that basically any road has to be initiated by the province and, of course, they can take advantage of any particular federal grant toward such roads.

Mr. Duquet: Or participation programs.

Mr. Peddle: Yes, participation programs, of course, but the point I am trying to make—maybe I did not make it clear—is that roads in the first instance must be initiated by the province who then could make an application for federal assistance.

The Chairman: If there are no other questions, gentlemen, I would like to thank the Deputy Mayor and the Chamber of Commerce for their briefs.

Mr. Rompkey: In closing, Mr. Chairman, I would like to say that I do not want to give the impression that this was my personal brief. As a matter of fact, as I may have mentioned before, a lot of research went into it certainly by Mr. Howlett and by other members of the Chamber of Commerce.

The Chairman: Very good. We appreciate your help with this, too. I would like to call upon Mr. Mercer who will present the second brief—a very short brief. Would you please come forward, Mr. Mercer?

[Interpretation]

M. Portelance: Pour être remplacé plus tard par une route qui, comme vous l'avez mentionné, passerait par la province de Québec?

M. Rompkey: Pas pour être remplacé par la route. J'aimerais qu'une route soit construite ici, mais je ne veux pas remplacer la subvention au fret aérien par une route. Je veux qu'une route soit construite, mais je veux une subvention dans chaque cas.

Le président: Cela répond-il à votre question, monsieur Portelance?

M. Blouin: En d'autres mots, vous voulez les deux.

Le président: A l'ordre, s'il vous plaît. Si nous parlons tous en même temps cela ne sera pas inscrit dans le procès-verbal. Y a-t-il d'autres questions, messieurs? Monsieur Peddle?

M. Peddle: J'ai une question encore à poser. Monsieur Rompkey parle de la question des routes et monsieur Portelance parle comme si les routes de la province relèvent du gouvernement fédéral. J'aimerais faire une mise au point, car il n'avait pas l'intention de créer cette équivoque, mais au fond, toute initiative concernant les routes doit émaner des provinces qui, alors, bénéficient de subventions versées par le Fédéral.

M. Duquet: Ou au moyen de programmes de participation.

M. Peddle: Oui en effet il y a ces programmes de participation, mais, ce que je veux dire,—peut-être que je n'ai pas été assez clair—c'est que les routes, en premier lieu, doivent faire l'objet d'une initiative de la province qui par la suite peut demander des subventions au Fédéral.

Le président: Si vous n'avez pas d'autres questions messieurs, je tiens à remercier le maire suppléant et la Chambre de commerce de leurs mémoires.

M. Rompkey: Je tiens simplement à dire pour terminer, monsieur le président, que je ne veux pas qu'on croie que c'est un mémoire que j'ai écrit personnellement. De fait, comme je l'ai déjà mentionné, M. Howlett et d'autres membres de la Chambre de commerce ont fait beaucoup de recherches en vue de la rédaction de ce mémoire.

Le président: Très bien! Nous prenons note de votre mise au point. Maintenant, je passe la parole à M. Mercer qui présentera le deuxième mémoire qui est un mémoire très court. Veuillez vous avancer M. Mercer.

[Texte]

• 1830

Mr. F. G. Mercer (Resident Representative, Labrador Affairs, Happy Valley, Labrador): Mr. Chairman and gentlemen, my name is Frank Mercer and I am the Resident Representative of Labrador Affairs at Happy Valley. Yesterday I receive a telephone call from my co-worker at Cartwright, Mr. W. S. Moores, who stated that he had heard that the Transport Committee was visiting here; that he did not have much time, but he would like to present a very brief brief on behalf of the people of Cartwright and Coastal Labrador—Cartwright South.

This brief was given to me over the outline. The only telephone communication between Happy Valley and Cartwright is by Bell Canada. There are so many hours a day for this service—I think it is 9 to 12, 3 to 5 and 7 to 12 midnight. I stand to be corrected on that, but there are three different periods. However, this brief was given to me over the outline, that is the line that was maintained by the USAF—the American Air Force—with their site at Cartwright. I believe it now is operated by the Canadian Marconi Company, but it only is available to the public in an emergency. I will read this brief if you wish.

To Whom It May Concern:

On August 8, 1969 a petition was sent to the Hon. Donald Jamieson, Minister of Transport, by a representation of the communities from Henley Harbour to Cartwright pleading that the Department's telegraphic services at both White Point and Cartwright as well as the radio telephone sets at the various places in between be re-established as they were prior to August 1, 1969 when these services were cut off by the Department of Transport ostensibly to be carried on by the Bell Telephone Company. It was suggested by the Department of Transport's Director of Air Services, Mr. Hutchinson, in a letter of reply to the Cartwright Community Council in which he stated that the Bell Telephone Company could provide a better service than the Department of Transport. The Bell Telephone Company is not able to provide this better service as is evidenced by a deterioration of service since that date to the point of an inefficient and unsatisfactory system the cost of which is prohibitive. It affects all facets of coastal life, most markedly trade and grocery outlets, and the publicity of private information by radio telephone even though it is single side band.

[Interprétation]

M. F. G. Mercer (Représentant des affaires du Labrador, Happy Valley, Labrador): Monsieur le président, messieurs, permettez-moi de me nommer. Mon nom est Frank Mercer et je suis le représentant des affaires du Labrador à Happy Valley. Hier, j'ai reçu un appel téléphonique de mon collaborateur de Cartwright, monsieur W. S. Moores, qui me disait qu'il avait entendu que le comité des Transports visitait la région; qu'il n'avait pas beaucoup de temps, mais qu'il voulait présenter un mémoire très court au nom de la population de Cartwright et de Cartwright-sud.

Ce mémoire m'a été donné par téléphone. Le seul moyen de communication téléphonique entre Happy Valley et Cartwright est celui du Téléphone Bell. Il y a un certain nombre d'heures allouées chaque jour pour ce service—je crois que c'est de 9 à midi, de trois heures à cinq heures et de sept à minuit, je me trompe peut-être mais il y a trois périodes différentes. Toutefois, ce mémoire m'a été présenté par la ligne exploitée par l'aviation américaine qui a sa base à Cartwright. Je crois que cette ligne est maintenant administrée par Canadian Marconi, mais elle n'est pas ouverte au public sauf en cas d'urgence. Je vais vous donner lecture de ce mémoire si vous le voulez bien.

A qui de droit:

Le 8 octobre 1969 une pétition a été envoyée à l'honorable Donald Jamieson, ministre des Transports, par les représentants des communautés situées entre Henley Harbour et Cartwright voulant que les services télégraphiques du ministère tant à White Point qu'à Cartwright, ainsi que les services de radio-téléphone aux divers endroits entre ces deux points, soient remis en service de la façon dont ils fonctionnaient avant le 1^{er} août 1969 lorsque ces services ont été interrompus par le ministère des Transports afin d'être pris en charge par la compagnie de téléphone Bell. Dans sa réponse écrite au conseil communal de Cartwright, le directeur des services de l'air du ministère des Transports, M. Hutchinson, a déclaré que la compagnie du téléphone Bell pouvait fournir un meilleur service que le ministère des Transports. La compagnie du téléphone Bell n'est pas capable de fournir un service amélioré comme le démontre la détérioration des services depuis cette date au point que le système inefficace et insatisfaisant ne justifie pas son coût prohibitif. Tous les aspects de la vie côtière en sont affectés, et plus particulièrement le commerce et les débits d'épicerie, ainsi que la dissémination des informations et renseignements privés transmis par radio-téléphone, même si ces derniers sont d'une seule longueur d'ondes.

[Text]

This Brief is presented on behalf of Coastal Labrador stressing the dire need of telegraphic services for which there is no substitute to date.

Sgd. W. S. Moores for the Dept. Lab. Affairs.

Supported by:

Howard Fequet for Fequet's Ltd.
Reginald Matthews, Welfare Officer
Wilfred Cable for the Hudson's Bay Company
Rev. Hodder for the United Church
Rev. M. Waye for the Church of England
Peter Coombs, et al, for Cartwright & Communities in question.

That is the end of the brief, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you.

Mr. Mercer: I might say, Mr. Chairman, there is a gentleman here from Cartwright who will answer any questions that are put to him. His name is Mr. Frank Kelly.

The Chairman: Mr. Kelly would you come forward please? I think Mr. Kelly has a similar brief to the one you just heard. Mr. Kelly is the President of the Coastal Labrador Regional Development Association.

Mr. Francis L. Kelly (President, Coastal Labrador Regional Development Association): My name is Frank Kelly and I am President of the Coastal Labrador Regional Development Association. I was happy to see that the brief put forward by the Chamber of Commerce and by Happy Valley covered a lot of our problems on the Labrador Coast. However, I would like to make a plea to this Committee on one specific problem, this is the problem of the telegram situation—the communication situation—on the Labrador Coast as it exists at the moment.

• 1835

As of midnight, July 31, 1969, the coast of Labrador took a 30 year step backwards communications-wise. The cause of this was the Department of Transport's decision to discontinue their telegraph system in the coastal communities effective from that time. This left us with the Bell Canada system as the only means of communication between communities and the rest of Canada, which is a single side band radio telephone system, oper-

[Interpretation]

Ce mémoire est présenté au nom des régions côtières du Labrador et veut souligner les besoins impérieux des services télégraphiques qui jusqu'à présent n'ont pu être remplacés par un autre système.

Signé par M. W. S. Moores, au nom du ministère des Affaires du Labrador.

Appuyé par: MM.

Howard Fequet, de Fequet's Ltd.
Reginald Matthews, W.O.
Wilfred Cable pour la Compagnie de la Baie d'Hudson.
Le révérend Hodder pour l'Église Unie du Canada
Le révérend M. Waye pour l'Église anglicane
Peter Coombs et associés, pour le village de Cartwright et les localités touchées par ces services.

Voilà la fin du mémoire, monsieur le président.

Le président: Merci.

M. Mercer: Monsieur le président, il y a ici une personne de Cartwright qui répondra à toutes les questions que vous voudrez bien lui poser. C'est monsieur Frank Kelly.

Le président: Monsieur Kelly, voulez-vous prendre la parole. Je crois que M. Kelly a un mémoire semblable à celui qui vient de nous être présenté. Monsieur Kelly est le président de l'Association du développement régional de la côte du Labrador.

M. Francis L. Kelly (Président de l'Association du développement régional de la côte du Labrador): Mon nom est Frank Kelly et je suis président de l'Association du développement régional de la Côte du Labrador. J'ai été heureux de voir que le mémoire présenté par la Chambre de commerce et par Happy Valley traitait d'un grand nombre de nos problèmes, ici, sur la côte du Labrador. Mais je voudrais formuler la requête suivante au comité, surtout, à propos du problème relatif aux communications télégraphiques dans nos régions —la situation des communications telle qu'elle existe en ce moment sur la côte du Labrador.

A minuit, le 31 juillet 1969, la côte du Labrador a subi un recul de 30 ans du point de vue des communications. La cause en est que le ministère des Transports a décidé de discontinuer le service télégraphique des régions côtières à compter de cette date. Il nous est resté alors le réseau téléphonique de Bell Canada comme seul moyen de communication d'une localité à l'autre et avec le reste du Canada. Il s'agit d'un système radio téléphone

[Texte]

ational in our largest community only six hours daily.

I will take this opportunity to correct Mr. Mercer on the times he mentioned, 9 to 12, 3 to 5 and 7 to 12. The times are from 10 to 12, 3 to 5 and 7 to 9—six hours daily—and up to 15 hours daily in some communities through the kindness of the operators in their respective communities. At the very best of times this system is inadequate. Due to the low frequency of this system the conversations can be monitored by any common radio receiver and are monitored by all radio telephone operators, affording no privacy at all to the parties calling. This makes it prohibitive to conduct any business or conversation of a private or personal nature. The whole system is dependent on favourable weather conditions which, if not just right for transmission and reception, sometimes can leave us without any communication system at all for four to five days at a time. Normally the signal is noisy and hard to hear.

The Coastal Labrador Regional Development Association has since tried to establish why the DOT service was discontinued and who was responsible for this action. It also tried to find out who would bear the cost of the long distance phone calls to and from Goose Bay in order to send telegrams to the CNT.

I have a list here of the action taken by the Coastal Labrador Regional Development Association on this matter. It is probably too long to go through each step that we took, but I will try to run through it briefly.

First of all we went to Bell Canada in Montreal. They could not enlighten us at all in this matter and who referred us to their offices at Rimouski, Quebec. Rimouski, Quebec could not enlighten us at all in this matter. They did not know what was happening on the Labrador Coast and they in turn referred us to their office in Quebec City.

I spoke to the man in Quebec City and he was very kind. I explained our problem and I think he saw it our way, but he did not know the answers so he advised us to contact the Canadian National Telegraphs, which we did, in St. John's. It was here we first found out exactly what was happening with regard to the telegram situation. Since the DOT discontinued their telegram service on the Labrador Coast now to send a telegram off the Labrador Coast you must use the Bell

[Interprétation]

à voix unique qui ne fonctionne dans notre localité que six heures par jour.

Je profite de l'occasion pour corriger monsieur Mercer à propos des heures de service. Il a dit de neuf à midi, de trois à cinq et de 7 à minuit. Les heures sont de 10 à 12, de 3 à 5 et de 7 à 9—six heures par jour et jusqu'à 15 heures par jour dans certaines localités grâce à la gentillesse des téléphonistes dans les diverses localités. Au mieux, ce système est déplorable. En raison de la basse fréquence de ce système les conversations peuvent être captées par n'importe quel appareil de radio ordinaire et sont de fait captées par toutes les personnes qui possèdent un radio téléphone ce qui ne donne aucune intimité aux personnes qui téléphonent. Ceci nous empêche d'avoir une discussion privée ou une discussion d'affaires, qui doit rester privée. Tout le réseau dépend des bonnes conditions atmosphériques qui, dû au mauvais temps parfois, peuvent nous laisser sans aucun système de communication téléphonique pour cinq à douze jours à la fois. Habituellement le signal est bruyant et difficile à entendre.

L'Association du développement régional de la côte du Labrador a depuis cherché à voir pourquoi le ministère des Transports a cessé son service et qui est responsable de cette décision. Elle a aussi cherché à savoir qui verrait aux frais des appels interurbains à destination et en provenance de Goose Bay afin d'envoyer des télégrammes au CN.

J'ai ici une liste des mesures qui ont été prises par l'Association du développement régional de la côte du Labrador à ce sujet. Il serait trop long de vous donner le détail de tout cela, mais je vais essayer de vous exposer brièvement les mesures que nous avons prises.

Nous nous sommes d'abord adressés à la Bell Canada à Montréal. On n'a pas pu nous renseigner du tout sur cette question et on nous a référés à leurs agents à Rimouski (Québec). Rimouski (Québec) ne pouvait pas nous donner aucun renseignement à ce sujet. Les agents ne savaient pas ce qui se passait sur la côte du Labrador et à leur tour ils nous ont demandé de nous adresser à leur bureau de Québec.

J'ai parlé à l'agent de la ville de Québec, qui était très aimable. Je lui ai expliqué notre problème et il l'a compris, mais il ne savait pas non plus quoi nous dire et il nous a conseillés de prendre contact avec le service téléphonique du Canadien-National ce que nous avons fait à St. John's. C'est là que nous avons appris exactement ce qui s'était passé à propos du service télégraphique. Depuis que le ministère des Transports a cessé son service télégraphique sur la côte du Labrador,

[Text]

Canada system. You must phone from the community to the CNT office at Goose Bay. In doing so, the sender must bear the cost of the long distance call from the community to the CNT office in Goose Bay.

When the position is reversed if you are sending a telegram to the Labrador Coast the CNT will bear the cost of the long distance call. In other words, the telegram originating from St. John's, Newfoundland would go to the CNT office at Goose Bay, it would be sent to the Labrador Coast phoned through the Bell Canada system to the community the telegram is designated for. But, the CNT will bear the cost of the long distance call onto the coast but will not bear the cost of the call from the coast. In other words, what they are doing is demanding more from the people who have the least.

The gentleman in the CNT office in St. John's advised me to contact a Mr. Fungston. He had had a telegram from Mr. Fungston shortly before the end of July stating that as and from the first of August the Department of Transport would discontinue handling service on the Labrador Coast. He said that they had asked the DOT not to discontinue this service until better arrangements had been made. I asked him what better arrangements could possibly be made and he said he did not know but that he did know that the CNT did not intend to establish itself on the Labrador Coast.

I came to Goose Bay and had an interview with Mr. Fungston who understood the problem but could not help us and did not know if the service was going to be restored. He thought that it would take a high level policy decision perhaps to have this service restored. He advised me to contact a Mr. Reid in Moncton who is his immediate supervisor, which I did. Mr. Reid was very sympathetic and also he told me that he did not think the service was going to be restored, but that we could possibly go a step above him and pursue it further.

I have since been to the Bell Canada and asked them exactly what their intentions were for the telephone system on the Labrador Coast and if they intended to upgrade the system? I had an interview with the service manager here at Goose Bay the day before yesterday and he told me that it was their intention to spend \$2 million on upgrading the telephone service on the Labrador Coast. He said that the entire program was two months behind schedule and of the something like ten communities which would be affected from Square Islands to Henley Harbour they

[Interpretation]

pour envoyer un télégramme en dehors de la côte il faut utiliser le réseau du Bell Canada. Il faut téléphoner de la localité au bureau du Canadien-National à Goose Bay. Ce faisant l'expéditeur doit payer les frais de l'interurbain de sa localité au bureau de Goose Bay.

Lorsque la situation est inverse et si on envoie un télégramme sur la côte du Labrador, le service du CN paiera les frais de l'interurbain. Autrement dit, les télégrammes envoyés de St. John's (Terre-Neuve) arriveront au bureau du CN à Goose Bay, puis envoyés sur la côte du Labrador par le réseau de la Bell Canada à la localité pour laquelle il est destiné. Mais le service du CN paiera les frais de l'interurbain dirigé vers la côte, mais ne paiera pas les frais de l'interurbain provenant de la côte. Autrement dit, ce qu'ils font c'est d'exiger davantage de ceux qui en ont le moins.

Le préposé du bureau du CN à St. John's m'a conseillé de prendre contact avec M. Fungston. Il y avait eu un télégramme de M. Fungston un peu avant la fin juillet disant qu'à partir du 1^{er} août, le ministère des Transports cesserait ses services sur la côte du Labrador. On a demandé au ministère de ne pas discontinuer ce service jusqu'à ce que de meilleures dispositions aient été prises. Je lui ai demandé quelles meilleures dispositions pouvaient être prises et il m'a dit qu'il ne le savait pas, mais qu'il savait que le CN n'avait pas l'intention de s'établir sur la côte du Labrador.

Je suis venu à Goose Bay pour avoir une entrevue avec M. Fungston qui a compris le problème mais qui ne pouvait pas m'aider et ne savait pas si le service serait restauré. Il pensait qu'il fallait qu'une décision politique intervienne à un échelon très élevé pour la restauration du service. Il m'a demandé de prendre contact avec M. Reid de Moncton qui est son surveillant immédiat, ce que j'ai fait. M. Reid était plein de bienveillance. Lui aussi m'a dit qu'il ne pensait pas que le service serait restauré mais que nous pourrions nous adresser à un échelon plus élevé et poursuivre nos démarches.

Depuis, je me suis adressé à la compagnie de téléphone Bell. Je leur ai demandé quelles étaient leurs intentions à propos du système téléphonique sur la côte du Labrador. J'ai eu une entrevue avec le directeur local de Goose Bay avant-hier qui m'a dit que la compagnie avait l'intention d'affecter deux millions de dollars à l'amélioration du réseau téléphonique sur la côte du Labrador. Il m'a dit que tout le programme a subi un retard de deux mois et qu'environ, sur les dix localités qui seraient intéressées de Square Islands à Henley Harbour, ils établiraient une ligne privée

[Texte]

were going to install a four wire private line, which I think would be very good, if we did have it. However, they did not expect to have this installed this year except in three communities. With regard to our largest community, Cartwright, Labrador with almost a population of a 1,000 people, we still only have the six-hour radio telephone service, no other communication whatsoever and Bell Canada do not think that they will have any improvements made before next summer.

I would just like to sum up. In summing up we feel that the decision to discontinue the DOT service was made without proper knowledge of the communication situation on the Labrador Coast and without any consideration being given to the circumstances we would be left in. Whether pressure was brought to bear on DOT by private business or it was their own decision the fact remains that it was a rash and unjust decision and must be corrected without delay. Thank you.

The Chairman: Thank you, very much. Would you stay here please as you might be questioned. Mr. Peddle?

Mr. Peddle: Mr. Chairman, I have received considerable correspondence on this problem from various communities on the Labrador Coast. I would like to say that I immediately communicated with the Minister of Transport supporting the petition that those radio-telephones be left in operation until such time as Bell Canada had reached an acceptable degree of efficiency. I received an acknowledgment of my letter saying that it was being investigated. I received no further letter. I wrote again and I have not received a reply but subsequent to that I held discussions with officials of Bell Canada and there is a high ranking official of Bell Canada from Quebec City here right now. I wonder if it would not be in order for him to just briefly outline his company's position on the matter?

The Chairman: Is it agreed?

Some hon. Members : Agreed.

Le président: Monsieur Desmarteau, si vous voulez venir ici, en avant, s'il vous plaît. Monsieur Desmarteau, voulez-vous vous identifier, et nous dire quel poste vous occupez à la Compagnie Bell Telephone, s'il vous plaît.

The gentleman is Mr. Claude Desmarteau, District Operations Manager, Northeastern Territories of Bell Canada. Mr. Peddle would you put your question to Mr. Desmarteau?

Mr. Peddle: My question was simply if the gentleman would outline the present position relating to his company on the coastal areas

[Interprétation]

de quatre canaux, ce qui d'après moi serait très bon. Mais la Bell ne s'attendait pas à le faire poser cette année, sauf dans trois localités. A Cartwright, Labrador, dont la population est de 1,000 habitants presque, nous n'avons qu'un service de radio-téléphone 6 heures par jour, aucun autre genre de communication et la Bell ne pense pas qu'elle puisse améliorer ce service avant l'été prochain.

Et, pour résumer, nous estimons que la décision du ministère des Transports de suspendre le service a été faite sans une connaissance approfondie de la situation sur la Côte du Labrador et sans tenir compte des circonstances dans lesquelles ils nous laissaient. Que les pressions aient été exercées auprès du ministère des Transports par l'industrie privée, ou que ce soit leur propre décision, le fait demeure que c'est une décision injuste qui avait été faite trop rapidement et qui doit être corrigée sans délai. Merci.

Le président: Merci beaucoup. Veuillez ne pas quitter votre place, monsieur Peddle, car il se peut qu'on vous pose des questions.

M. Peddle: Monsieur le président, j'ai reçu beaucoup de correspondance au sujet de ce problème de diverses localités sur la côte du Labrador. Je me suis mis immédiatement en rapport avec le ministre des Transports pour appuyer la proposition de conserver ce service de radio-téléphone jusqu'à ce que la Bell Canada ait atteint un certain degré d'efficacité. J'ai reçu une réponse à ma lettre m'informant qu'on allait faire enquête. Je n'ai pas reçu d'autres lettres et j'ai écrit de nouveau, mais je n'ai pas reçu d'autre réponse. Mais, après cela j'ai eu des pourparlers avec les agents de la Bell Canada et il y a un haut fonctionnaire de la Bell Canada à Québec qui est ici présentement. Je me demande s'il ne serait pas sage de lui demander d'expliquer la politique de sa compagnie à ce sujet.

Le président: Êtes-vous d'accord, messieurs?

Des voix: D'accord.

The Chairman: Mr. Desmarteau, would you please come forward. Would you please state your name and the position you occupy with Bell Canada. La personne en question est M. Claude Desmarteau, gérant des opérations du district, territoires du Nord-est de la Bell Canada.

Monsieur Peddle, voulez-vous poser votre question à M. Desmarteau?

M. Peddle: Je me demande si ce monsieur voudrait bien établir ou expliquer la politique de sa compagnie en ce qui concerne les

[Text]

of Labrador; what the proposals are at present and what the proposals are for the future?

Mr. Claude Desmarteau (District Operations Manager, Northeastern Territories, Bell Canada): We have at this time on the Labrador Coast a telephone service from the border of Quebec all the way up to Main. We are at this time working on improvement of this telephone service to the extent of not quite \$2 million but \$1 million from the border of Quebec as far north as Snug Harbour. This project was supposed to be in operation sometime this fall but due to late delivery of equipment we see that it might be delayed a few months. With this project from Snug Harbour to the border of Quebec, the people of Labrador will have regular telephone service like everywhere else. As far as Cartwright is concerned, we have already made application to the proper authorities to rent circuits so as to be able to give 24-hour service to Cartwright.

The Chairman: Does that answer your question?

Mr. Peddle: What about the remainder of the communities there, what type of service can they expect?

Mr. Desmarteau: From Snug Harbour south, they will have regular telephone service. If our representation to the proper authorities to obtain circuits is approved we have plans to do the same with the rest of the communities around the Cartwright vicinity.

Mr. Peddle: If the DOT did decide to retain their old service for a longer period of time would that in any way interfere with the agreements with your company. In other words, does your company have any objection to that?

Mr. Desmarteau: To the DOT going into the...

Mr. Peddle: To their maintaining their previous equipment?

Mr. Desmarteau: No, we have no objection to DOT or any other company providing telegram service on the Labrador Coast.

Mr. Peddle: In other words, your company is in the telephone business only?

Mr. Desmarteau: We are in the telephone business.

[Interpretation]

régions côtières du Labrador; quelles sont les propositions en ce moment et qu'est-ce qu'on se propose de faire à l'avenir.

M. Claude Desmarteau (Gérant des opérations du district Territoires du Nord-est, Bell Canada): Nous avons présentement sur la côte du Labrador un service téléphonique à partir de la frontière du Québec jusqu'au Nain. En ce moment nous essayons d'améliorer le service. Nous avons l'intention de dépenser pas tout à fait deux millions mais bien un million de dollars de la frontière du Québec aussi loin au nord que Snug Harbour. Ce projet devait être mis en œuvre au cours de l'automne, mais à cause de livraison d'équipement en retard nous pensons qu'il y aura un délai d'environ quelques mois. Avec ce projet qui partira de Snug Harbour jusqu'à la frontière du Québec, les gens du Labrador auront un service de téléphone régulier comme partout ailleurs. En ce qui concerne Cartwright, nous avons déjà fait une demande aux autorités appropriées pour louer des circuits afin de donner un service de vingt-quatre heures à Cartwright.

Le président: Est-ce que cela répond à votre question?

M. Peddle: Et les autres localités à cet endroit, qu'est-ce que vous en faites? A quel genre de service peuvent-elles s'attendre?

M. Desmarteau: A partir de Snug Harbour-sud il y aura un service régulier de téléphone. Si nos représentations aux autorités concernées pour obtenir des circuits ont du succès, nous ferons la même chose pour les autres localités aux environs de Cartwright.

M. Peddle: Si le ministère des Transports décidait de maintenir l'ancien service pendant plus longtemps, est-ce que cela aurait une influence sur les accords établis avec votre compagnie? En d'autres mots, est-ce que votre compagnie s'oppose à cela?

M. Desmarteau: Si le ministère des Transports décidait de...

M. Peddle: S'il décidait de maintenir leur ancien équipement?

M. Desmarteau: Nous n'avons aucune objection à ce que le ministère des Transports ou une autre compagnie fournisse le service au Labrador.

M. Peddle: En d'autres mots, votre compagnie s'occupe du service téléphonique seulement?

M. Desmarteau: Oui, nous nous occupons de service téléphonique.

[Texte]

Mr. Chairman: Are there any other questions to Mr. Desmarteau? Mr. Portelance?

Mr. Portelance: Mr. Desmarteau, do you think that with this new concept of satellite in 1971 all these problems will be resolved?

Mr. Desmarteau: Does this go on record?

An hon. Member: It sure does. All sorts of people will be reading it.

Mr. Desmarteau: I am not a technician myself. How much the satellite will help Labrador, I do not know. I cannot answer that.

Mr. Peddle: Can you tell the Committee the telephone charge from any particular community on the coast, say, Cartwright for instance, to Goose Bay?

Mr. Desmarteau: No, I cannot give you the exact charge but the cost of telephone calls on the Labrador Coast or in Labrador are the same as any other cost where we operate. They are all based on the air mileage between two towns or two locations.

The Chairman: Well, then, Mr. Kelly, could you possibly tell us?

Mr. Kelly: I think it is 90 cents for 3 minutes from Cartwright to Goose Bay.

Mr. Desmarteau: Again, if we talk telephone rates, we have different telephone rates for daytime, nighttime and person-to-person or station-to-station calls which could be different. You mention a 90 cents call for 3 minutes, I cannot tell you if this is a day call, a station call or a person call or a night call.

An hon. Member: I think that is the cheapest call, 90 cents.

Mr. Peddle: My final question is: previous—*you* are from Cartwright is it?

Mr. Kelly: Correct, yes.

Mr. Peddle: Could you tell me what the rate was six months ago for a telegram from Cartwright to Montreal?

Mr. Kelly: I could tell you that a night letter less than 50 words cost \$1.40.

Mr. Peddle: It cost \$1.40. Now, can you tell me under the new set-up what a similar night letter to Labrador would cost you?

[Interprétation]

Le président: Est-ce qu'il y a d'autres questions à poser à M. Desmarteau? Monsieur Portelance.

M. Portelance: Monsieur Desmarteau, pensez-vous qu'avec ce nouveau concept de satellite pour 1971, tous ces problèmes seront résolus?

M. Desmarteau: Est-ce qu'on va enregistrer ma réponse au compte rendu?

Une voix: Certainement. Toutes sortes de personnes la liront.

M. Desmarteau: Je ne suis pas technicien moi-même. Comment ce satellite-là va aider le Labrador, je n'en sais rien. Je ne peux pas répondre à cette question.

M. Peddle: Pouvez-vous nous dire au Comité quel est le tarif pour service de téléphone de n'importe quelle localité côtière de Cartwright disons, par exemple, à Goose Bay?

M. Desmarteau: Non, je ne peux pas vous donner les tarifs, mais le coût d'un appel téléphonique sur la côte de Labrador ou n'importe où au Labrador est le même qu'ailleurs où notre service existe. Ils sont tous fondés sur le millage par air entre deux villes ou deux localités.

Le président: Alors, M. Kelly pourriez-vous nous le dire.

M. Kelly: Je pense que c'est 90 pour trois minutes de Cartwright à Goose Bay.

M. Desmarteau: Il y a des taux différents, pour le jour, le soir, pour les appels de personne à personne ou de station à station. Vous mentionnez un appel de 90 cents pour 3 minutes. Je ne peux vraiment pas dire si un appel le soir, le jour, de personne à personne ou de station à station.

Une voix: Je pense que c'est l'appel le moins cher, 90 cents.

M. Peddle: Une dernière question: vous êtes de Cartwright n'est-ce pas?

M. Kelly: C'est juste.

M. Peddle: Pouvez-vous me dire quel était le tarif d'un télégramme il y a six mois, par exemple, de Cartwright à Montréal?

M. Kelly: Un télégramme différé de moins de cinquante mots coûtait environ \$1.40.

M. Peddle: Et maintenant avec le nouveau système, que coûterait un télégramme semblable du Labrador...?

[Text]

Mr. Kelly: It would cost you...

Mr. Peddle: To Montreal, I am sorry.

Mr. Kelly: It would cost you the 90 cents for the long distance phone call plus, I think, \$1.30. It is cheaper on the CNT. I think it is \$1.30.

The Chairman: No other questions to Mr. Desmariseau? Mr. Skoberg?

Mr. Skoberg: I am not sure which witness I will direct this to. Is it correct that there is only six hours daily Bell Canada service at this time, or is that under the DOT telegraph service?

Mr. Desmariseau: I do not have the exact time here, but I believe it is 6 or 7 hours a day that people can call out of Cartwright or we can call in to Cartwright, except as the gentleman said before that in some locations people use their radios or leave their radios open all day. However, we are giving six or seven hours HF radio service to these locations.

Mr. Skoberg: What I am concerned about is emergency services, of course, and if you have been reduced to the extent that you are not available or able to be available for anything that comes under an emergency situation and it is a major expenditure for Bell Canada, would it not be feasible to expect more service from Bell Canada in this regard, realizing this is not really our realm of jurisdiction here?

Mr. Desmariseau: I am not in a position to answer that.

Mr. Skoberg: Then, could I possibly ask the gentlemen who are here, what do you do in an emergency situation? How can you run somewhere and try to contact somebody if you have not got these facilities available that you had previously?

Mr. Kelly: If it should be a medical emergency we have the Grenfell Mission who have radio communication with the North West River. In any other emergency, I just do not know at the moment what you would do.

Mr. Skoberg: What is your population at Cartwright?

Mr. Kelly: Approximately 950 to 1,000 people, something like that.

[Interpretation]

M. Kelly: Cela vous coûterait...

M. Peddle: Excusez-moi, du Labrador à Montréal.

M. Kelly: Cela vous coûterait 90 cents pour l'appel interurbain plus, je crois, \$1.30. C'est moins cher par le service du CN. Je crois que c'est \$1.30.

Le président: Est-ce que vous avez d'autres questions à poser à M. Desmariseau? Monsieur Skoberg?

M. Skoberg: Je ne sais à qui je dois adresser ma question, mais je me demande si j'ai raison de dire que la Bell Canada ne donne que six heures de service par jour en ce moment ou est-ce le service de télégraphe du ministère des Transports qui est en vigueur?

M. Desmariseau: Je n'ai pas le chiffre exact ici—mais je pense six ou sept heures par jour les gens peuvent appeler de Cartwright ou on peut appeler à Cartwright, sauf, comme l'a dit ce monsieur, qu'il y a des endroits où les gens utilisent la radio ou laissent leur poste de radio ouvert toute la journée. Cependant, nous donnons de six à sept heures de service de radio à haute fréquence à ces localités.

M. Skoberg: Ce qui m'inquiète naturellement c'est le service d'urgence. Si votre service est restreint au point que vous n'êtes pas disponible ou que vous ne puissiez pas vous rendre disponible pour quelque cas d'urgence que ce soit et que cela représente des dépenses considérables pour la Bell Canada, ne serait-il pas possible d'obtenir un meilleur service de la Bell Canada à cet égard, compte tenu du fait que cela ne relève pas réellement de notre juridiction ici?

M. Desmariseau: Je ne suis pas en mesure de répondre à cette question.

M. Skoberg: Puis-je poser cette question-là aux témoins qui sont ici? Que faites-vous dans une situation d'urgence? Comment pouvez-vous vous mettre en rapport avec les secours si vous n'avez pas les services que vous aviez auparavant?

M. Kelly: Dans le cas des services médicaux, nous avons la Mission Grenfell qui est en communication radiophonique avec North West River. En cas de toute autre situation d'urgence, je ne puis vous dire en ce moment ce qu'il y aurait à faire.

M. Skoberg: Quelle est la population de Cartwright?

M. Kelly: Environ de 950 à 1,000 habitants, quelque chose comme ça.

[Texte]

Mr. Desmarteau: May I carry this on? We are now talking about long distance calls; we are talking about long distance communication out and in to Cartwright, but 24 hours a day there is telephone service in Cartwright amongst the people of Cartwright and I believe there is a hospital in Cartwright, too. Am I right?

Mr. Kelly: You are correct, sir. That is correct. We have an excellent local telephone service. The town has no complaints about the local telephone service.

Mr. Skoberg: That is all I wanted to clarify.

The Chairman: Mr. Howe?

Mr. Howe (Wellington-Grey): I have just one question, Mr. Chairman, to Mr. Kelly about the services that were discontinued on July 31, 1969 by the DOT. Are the facilities that they use to operate for that service still there?

Mr. Kelly: According to Mr. Fungston—I asked him that question specifically, whether the sets were still in these communities and he said that the sets were still there. Also in Cartwright, the DOT maintain a marine weather station. It is manned by four operators on a 24-hour watch. They use the same equipment to send out telegrams that they use to send the weather. It is a morse code system and it would cost them absolutely no extra to handle the telephone and telegram service.

Mr. Howe (Wellington-Grey): In other words, it would cost them anything to reinstitute this service?

Mr. Kelly: Nothing whatsoever in Cartwright. Mr. Fungston advised me that the sets are still in the other communities. The sets are still there, the regular telephone sets.

The Chairman: Mr. Desmarteau?

Mr. Desmarteau: Perhaps for the benefit of the Committee I might say that except for Cartwright the telegram service of all other communities was exactly the same type of service as the telephone service. This was a single sight band HF radio service.

Mr. Kelly: That is correct, yes.

Mr. Desmarteau: So as far as telegram service, whether it was telegram or telephone, at most of the locations we had the same agents. On one side of the kitchen you had the telephone set and on the other side of the kitchen

[Interprétation]

M. Desmarteau: Puis-je poursuivre la discussion? On parle maintenant d'appels interurbains, de communications en provenance ou à destination de Cartwright; mais il y a un service téléphonique à Cartwright toute la journée pour les habitants de Cartwright et je crois qu'il y a un hôpital aussi à Cartwright, n'est-ce pas?

M. Kelly: Vous avez raison monsieur. C'est juste. Nous avons un excellent service téléphonique local dans la ville de Cartwright. On ne se plaint pas de ce service.

M. Skoberg: C'est le seul point que je voulais éclaircir.

Le président: Monsieur Howe?

M. Howe (Wellington-Grey): Monsieur le président, je n'ai qu'une question à poser à M. Kelly, au sujet des services qui ont été interrompus, le 31 juillet 1969, par le ministère des transports. Les installations que l'on utilise pour ce service existent-elles toujours?

M. Kelly: D'après monsieur Fungston, à qui j'ai posé la question, a dit que les appareils étaient encore là. De plus, à Cartwright, le ministère des Transports maintient une station de météorologie. Il y a quatre personnes qui travaillent là vingt-quatre heures par jour. Ils utilisent le même équipement pour envoyer les télégrammes qu'ils utilisent pour le service météorologique. Ils se servent du code Morse et il ne leur en coûterait rien de plus pour fournir les services téléphonique et télégraphique.

M. Howe (Wellington-Grey): En d'autres mots, il ne leur en coûterait rien pour rétablir ce service?

M. Kelly: Rien du tout à Cartwright. M. Fungston m'a dit que les appareils sont encore en place dans les autres localités. Les appareils, c'est-à-dire les appareils de téléphone ordinaires sont toujours là.

Le président: Monsieur Desmarteau?

M. Desmarteau: Pour l'information du Comité, je dois dire que, sauf pour Cartwright, le service de télégraphe de toutes les autres localités était exactement le même type de service que le service téléphonique. C'était un service radiophonique à bande simple et à haute fréquence.

M. Kelly: C'est juste, en effet.

M. Desmarteau: En ce qui concerne le service télégraphique, que ce soit un télégramme ou un appel téléphonique, dans la plupart des endroits, nous avions les mêmes agents. D'un côté de la cuisine vous aviez l'appareil de

[Text]

you had the DOT set. It was the same person and they had exactly the same technical facilities coming out of there.

The Chairman: Mr. Pringle?

Mr. Pringle: Mr. Chairman, I am not sure who can answer this, but you stated that now there was no privacy because you are operating on a mobile system or similar to a marine or mobile system. Where did the privacy enter the picture with regard to DOT. Is it because it was all morse code? Is that what you mean? If they are using HF radio, as the gentlemen stated, and the Bell Canada is using the same equipment, then how was there privacy and there is not existing privacy now?

Mr. Kelly: That is a good question because in a place like Cartwright where they sent the message out by morse key the only one that could see your telegram was the operator who was bound to secrecy. But with regard to the radio telephone sets I must admit that there was no privacy.

Mr. Pringle: Thank you.

The Chairman: Any other questions gentlemen?

Mr. Desmarteau: I would like to add to this, just for the benefit of the Committee again, except for Cartwright where you had privacy on the telegram all other locations had no more privacy for telegram than they have for telephone.

The Chairman: I would like to thank you, Mr. Desmarteau, for the help that you were to the Committee. If there are no more questions I would like to thank you, too, gentlemen for your brief.

Gentlemen, this is the end of the briefing in Goose Bay this afternoon and I would like to thank everyone of you and thank everybody who came here to listen to the briefing and especially those who presented briefs. Thank you very much everybody.

The meeting is adjourned.

[Interpretation]

téléphone et de l'autre côté vous aviez l'appareil du ministère des Transports. C'était la même personne qui s'occupait des deux services.

Le président: Monsieur Pringle?

M. Pringle: Monsieur le président, je me demande qui pourrait répondre à cette question. Vous dites qu'il n'y a pas moyen de faire des appels privés et confidentiels à cause du système mobile. Est-ce que les services étaient plus confidentiels dans le temps des services du ministère des Transports à cause du fait qu'on se servait du code Morse? Est-ce cela que vous voulez dire? Si on utilise la radio à haute fréquence, comme monsieur vient de le dire, et que la Bell Canada utilise le même système, alors comment pouvait-il y avoir des appels confidentiels? Actuellement, y a-t-il moyen de faire des appels confidentiels?

M. Kelly: C'est une bonne question. Dans un endroit comme Cartwright où on envoyait les messages par le code Morse, la seule personne qui pouvait lire le télégramme c'était le télégraphiste qui avait fait serment de garder le secret. Mais en ce qui concerne les appareils de radio et de téléphone, je dois admettre qu'il n'y avait aucune intimité.

M. Pringle: Merci.

Le président: D'autres questions, messieurs?

M. Desmarteau: Pour la gouverne du comité, je dirais que, sauf pour Cartwright où les télégrammes étaient confidentiels, dans toutes les autres localités il n'y avait pas plus moyen de faire des télégrammes confidentiels que des appels téléphoniques confidentiels.

Le président: Je désire remercier M. Desmarteau pour l'aide précieuse qu'il a fournie au Comité. S'il n'y a pas d'autres questions, je désire vous remercier aussi messieurs de votre mémoire.

Messieurs, cela met fin à notre séance à Goose Bay cet après-midi. Je remercie tous ceux qui ont présenté des mémoires et ceux qui sont venus écouter la lecture de ces mémoires. Je remercie beaucoup tout le monde.

La séance est levée.

APPENDIX A-25

Goose Bay, Labrador, Nfld.
Sept. 13, 1969

TRANSPORTATION AND
COMMUNICATION
IN LABRADOR

A brief submitted to
The Commons Transportation Committee
by the

Happy Valley Chamber of Commerce
at Happy Valley
13 Sept., 1969

TRANSPORTATION IN LABRADOR

The natural resources of Labrador are ready for harvesting and the markets of Canada and the world are ready to purchase the produce. Several basic ingredients are necessary to bring the source and the market together. With adequate transportation facilities the road to development would be open. Already we see what the railway does for the iron ore potential in Labrador West and how the Churchill Falls Project started once long distance extra high voltage transmission systems were developed. The second necessity for Labrador's development is people. In order to attract people to the hinterland, it is becoming increasingly necessary to offer some of the facilities which are taken for granted in the southern parts of the country. Here again transportation plays a vital economic and social role. Transportation then has a two pronged effect. It provides the means to market and the method, so to speak, of bringing the market, and the other amenities, to the people of the land. The two should be considered hand-in-hand for what is the point in developing the land if the people of the land do not share in the benefits of our undertakings?

HIGHWAYS

There are no highways in Labrador. There are several short intercommunity roads which do make some contribution to communication in their localities. We propose that the national highway system be extended from Quebec to the Strait of Belle Isle via Wabush, Churchill Falls and Goose Bay. Spurs from this road should be extended to Cartwright, Mary's Harbour and Port Hope Simpson on the Labrador Coast and to the new population

APPENDICE A-25

Goose-Bay, Labrador (T.-N.)
le 13 septembre 1969

TRANSPORTS ET COMMUNICATIONS
AU LABRADOR

Mémoire présenté au Comité des transports
de

la Chambre des communes

par la

Chambre de commerce de Happy Valley
le 13 septembre 1969

TRANSPORT AU LABRADOR

Les ressources naturelles du Labrador sont prêtes à être mises en valeur et les débouchés du Canada et du monde entier sont disposés à acheter ses produits.

De nombreuses mesures s'imposent afin que fournisseurs et acheteurs puissent s'entendre. Des moyens convenables de transport permettraient de mettre ces ressources en valeur. Nous avons déjà vu ce que le chemin de fer a fait pour les ressources de minéral de fer du Labrador-Ouest et comment l'entreprise des chutes de Churchill a pu être mise en branle dès qu'ont eût mis au point des systèmes de transmission survoltés à longue distance. Ensuite, ce qu'il faut au Labrador pour se développer ce sont des gens. Afin d'attirer les gens vers l'arrière-pays, il faut de plus en plus leur offrir les commodités qu'on trouve partout dans les régions plus au sud du pays. Ici encore, le transport joue un rôle économique et social essentiel. Le transport exerce donc un double effet. Il fournit un moyen d'expédier les produits aux marchés ainsi que le moyen, pour ainsi dire, de rapprocher les débouchés et de fournir aux habitants locaux toutes sortes de commodités. Il faut considérer ces deux aspects ensemble, car à quoi servirait de mettre les terrains en valeur si les habitants ne profitent pas des avantages qui découlent de nos entreprises?

GRANDES ROUTES

Il n'y a pas de grandes routes au Labrador. Plusieurs routes relient les diverses agglomérations sur de courtes distances; elles favorisent jusqu'à un certain point les communications entre les localités en question. Nous proposons que le réseau routier national soit prolongé du Québec jusqu'au détroit de Belle-Isle en passant par Wabush, les chutes Churchill et Goose-Bay. Des routes vicinales devraient relier ces routes à Cartwright,

centers which are certain to develop in Labrador with the passage of time.

We realize that it is difficult to justify this type of expenditure on the basis of the present population of Labrador. We suggest instead that the economic justification for this road is bound up with the future of Labrador. Since Canada must eventually develop Labrador, we believe that it is better to provide the road now so that it could be a boon to development, rather than let development come hesitatingly in spite of road inadequacies. If the expenditure must be made sometime (and surely it must) then is it not better to make it immediately so that the nation can derive the maximum benefit? We further propose that as long as the people of Labrador are without the benefits of highways, special consideration should be given to other forms of transportation. We suggest, as an example, that since the Labrador coast communities must use air freight to import a very large part of their fresh food, a special subsidy should be implemented to redress the present imbalance between taxes paid and services received.

RAILROADS

Labrador's railway service is made up of a privately owned ore carrier from Labrador West to Sept Îles and the seasonal steamship service by CNR. We propose that the Federal and Provincial Governments jointly commission a feasibility study of a railway from Central Labrador to the Gulf of St. Lawrence. Here again we suggest that such a railroad would be the means by which the potential of Labrador can make its contribution to the national economy. We believe that the need for such a railroad already exists so that our pulp and paper industry can be properly developed. A feasibility study would see the overall picture and would be in a position to relate the transportation needs of forest, fishing, and mining industries, plus the needs of the military, to the existing situation. We further propose that the existing railway service be improved in the following ways:

(a) The CNR should obtain an ice-strengthened ship which, accompanied by a DOT icebreaker when needed, could extend the navigation period on the

Mary's Harbour et Port Hope Simpson, sur le littoral du Labrador, ainsi qu'aux nouveaux centres de population qui surgiront éventuellement au Labrador.

Nous nous rendons compte qu'il est difficile de motiver ce genre de dépense, étant donné la population actuelle du Labrador. Mais, à notre avis, l'avenir prometteur du Labrador justifie ces dépenses du point de vue économique. Vu que le Canada doit finir par mettre en valeur le Labrador, nous estimons qu'il vaut mieux aménager une route dès maintenant afin de favoriser la mise en valeur que d'attendre qu'un développement lent et hésitant finisse par motiver l'aménagement d'une route. S'il y a lieu à un moment donné d'engager de telles dépenses (et sans aucun doute c'est ce qui va se produire) ne vaudrait-il pas mieux agir immédiatement afin que la nation puisse en tirer plein profit? En outre, tant que les gens du Labrador seront privés des avantages des grandes routes, il y a lieu de songer d'une façon particulière à leur fournir d'autres moyens de transport. Par exemple, étant donné que les collectivités du littoral du Labrador doivent recourir au transport aérien pour importer une grande partie de leurs aliments frais, il faudrait leur verser une subvention spéciale afin de rétablir l'équilibre entre les impôts acquittés et les services obtenus.

CHEMINS DE FER

Les services ferroviaires du Labrador comprennent les transporteurs privés de minerai qui vont du Labrador-Ouest à Sept-Îles, et le service saisonnier de transbordeurs du National-Canadien. Nous préconisons que les gouvernements fédéral et provincial chargent conjointement une commission d'effectuer une étude de faisabilité de la construction d'un chemin de fer à partir du Labrador central jusqu'au golfe Saint-Laurent. Ici encore, nous sommes d'avis qu'un tel chemin de fer permettrait au Labrador de faire un apport à l'économie nationale. Un tel chemin de fer est nécessaire pour mettre en valeur notre industrie de la pâte et du papier. Une étude de faisabilité tiendrait compte de l'ensemble du tableau et permettrait d'établir un lien entre les besoins de transport de l'industrie forestière, de l'industrie de la pêche et des industries minières, ainsi que des besoins militaires, et la situation existante. Nous proposons en outre que le présent service ferroviaire soit amélioré de la façon suivante:

c) Le National-Canadien devrait se procurer un navire à coque renforcée pour lutter contre les glaces, lequel, accompagné d'un brise-glace du ministère des Trans-

Labrador Coast by at least 50 per cent (from five to possibly nine months).

(b) This ice-strengthened ship should be designed to provide a fast service between one port in Newfoundland (say Lewisport) and Goose Bay with brief stops at no more than two of the larger centers in Southern Labrador (say Cartwright and Mary's Harbour). We are suggesting that this should be a weekly service and that the ship should be capable of handling all the passengers, automobiles and containerized and palletized cargo offering at the peak season.

(c) On the Goose Bay-Montreal route operated by Chimo-Clarke Northern Services there should be a subsidy to counterbalance the high costs. As precedents we cite the subsidies available in recent years on the Clarke Traffic Services Montreal-Botwood run and on the same company's service along the North Shore of the Gulf of St. Lawrence. In particular, we cite the recent legislation to provide subsidies on the Montreal to St. John's and Corner Brook service while excluding the Montreal to Goose Bay service.

(d) The appropriate government agency should get together with the Quebec North Shore and Labrador Railway to discuss what steps should be taken to improve the car ferry service between Labrador West and Sept. Îles.

The present CN Coastal service suffers from what we believe to be an unreasonably short season from about mid-June to mid-November. When one considers that the area in question has no road or railway connections and, as well, is subject to abnormally high air freight rates, it can be readily appreciated that this is an extremely vital service and any available short-comings should not be allowed to continue.

The coastal steamship service is further afflicted in the following ways:

(a) Mainland traffic, especially that part in less than carload lots, suffers loss, breakage and delays at the three transshipment points of Sydney, Port aux Basques and Lewisporte.

ports, le cas échéant, pourrait prolonger d'eau moins 50 p. 100 la saison de navigation sur le littoral du Labrador (la portant ainsi de 5 à 9 mois peut-être).

b) Le navire à coque renforcée devrait être conçu de façon à assurer un service rapide entre un port de Terre-Neuve (Lewisport, mettons) et Goose-Bay, en faisant de brèves escales à pas plus de deux des plus grands centres du Labrador-Sud (Cartwright et Mary's Harbour, mettons). Le navire devrait assurer un service hebdomadaire et être en mesure de transporter tous les passagers et toutes les automobiles, ainsi que les marchandises expédiées en containers ou sur palettes pendant la saison de pointe.

c) En ce qui concerne le parcours de Goose-Bay-Montréal, exploité par les services septentrionaux de Chimo-Clarke, une subvention devrait être versée afin de compenser les frais élevés. Nous pourrions citer certains précédents à l'appui de cette requête: par exemple, les subventions versées ces dernières années pour le service entre Montréal et Botwood de la société Clarke, ainsi que pour le service assuré par la même société le long de la rive nord du golfe Saint-Laurent. Citons en particulier la loi récente autorisant le versement de subventions pour le service entre Montréal et Saint-Jean et Corner Brook (Terre-Neuve), dont le service entre Montréal et Goose-Bay est exclu.

d) L'organisme approprié du gouvernement devrait avoir des entretiens avec la compagnie du chemin de fer du Littoral nord de Québec et du Labrador afin de déterminer quelles mesures il y aurait lieu de prendre pour améliorer le service de transbordeur entre le Labrador-Ouest et Sept-Îles.

A notre avis, la période pendant laquelle fonctionne le service côtier du National-Canadien est beaucoup trop courte; elle va de la mi-juin à la mi-novembre. Si l'on considère que la région en question n'a ni routes ni chemin de fer et est assujettie à des tarifs de fret aérien anormalement élevés, on n'a aucune peine à comprendre qu'il s'agit là d'un service essentiel et que les lacunes qu'il présente ne doivent pas être tolérées.

Le service côtier de navire présente aussi les lacunes suivantes:

a) Le trafic provient de la partie continentale du pays, surtout le trafic de détail, accuse des pertes, de la casse et des retards aux trois endroits de transbordement de Sydney, Port-aux-Basques et Lewisport.

(b) The service is extremely slow partly because all three ships make a great many ports of call. The minimum from St. John's to Goose Bay is 25 stops. Also, the ships are not equipped to handle containers or palletized cargo.

(c) The present ships are not able to handle more than a few automobiles. This creates a scramble for space with many people unable to make timely shipments.

(d) The result of these difficulties is that a large part of our freight is brought in by air or on the far more expensive, non-subsidized ships from Montreal.

The car ferry service operated by the QNS&L Railway between Labrador West and Sept Îles is expensive (about 20 cents a mile) and extremely slow. It is reported that one must sometimes give up his automobile for several weeks. Considering the lack of a highway connection, this creates a serious inconvenience to say the least.

Since Labrador West benefits not at all from the Maritime Freight Rates Act, and since the coastal communities have only a seasonal and Newfoundland orientated benefit from the same act, and since the whole area does not enjoy a connection to the national highways or the extension of the national railroad, we propose that the federal government take steps to insure that Labrador's disadvantages are corrected without delay. In this connection, we were seriously shocked in June to see our government introduce legislation which will further subsidize freight movements to Newfoundland while ignoring the far more pressing transportation problems of Labrador.

SCHEDULED AIR SERVICES:

Labrador is served by three scheduled airline companies. This three way split of a relatively small market, coupled with the economics of regional air carriers, results in very high priced, uncoordinated air service. We propose that Labrador be provided with a Class 1 daily service, at standard mileage rates (i.e. equivalent to those of Air Canada), between Montreal, Wabush, Goose Bay, and the Island of Newfoundland.

b) Le service est d'une lenteur extrême en partie parce que les trois navires font beaucoup d'escales. Entre Saint-Jean et Goose-Bay, le minimum est de 25 escales. En outre, les navires ne sont pas équipés pour transporter les marchandises expédiées dans des containers ou sur palettes.

c) Les navires actuels ne peuvent transporter qu'un nombre restreint d'automobiles. Aussi, les gens se disputent l'espace disponible et beaucoup de gens sont incapables d'expédier leurs automobiles à temps.

d) Par suite de ces difficultés, une grande partie de nos marchandises doivent être acheminées par avion à partir de Montréal ou sur les navires non subventionnés dont le tarif est beaucoup plus élevé.

Le service de transbordeur de wagons exploité par le chemin de fer du Littoral nord de Québec et du Labrador entre Labrador-Ouest et Sept-Îles coûte cher (environ 20c. le mille) et est d'une lenteur extrême. On dit qu'il faut parfois renoncer à se servir de sa voiture pendant plusieurs semaines. Étant donné la pénurie de routes, cela crée de graves inconvénients à tout le moins.

Étant donné que le Labrador-Ouest ne bénéficie pas du tout de la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes, et vu que les collectivités du littoral ne profitent que d'une façon saisonnière des avantages de la Loi, qui est destinée surtout à venir en aide à Terre-Neuve, et compte tenu du fait que la région tout entière n'est pas reliée au réseau national routier ni au prolongement de la voie du National-Canadien, nous proposons que le Gouvernement fédéral prenne les mesures nécessaires afin de rectifier sur-le-champ les griefs du Labrador. A cet égard, nous avons été sidérés, en juin dernier, lorsque nous avons appris que le Gouvernement avait présenté une mesure législative afin de subventionner davantage les expéditions de marchandises vers Terre-Neuve, sans tenir aucun compte des problèmes beaucoup plus urgents du Labrador.

SERVICES AÉRIENS RÉGULIERS

Le Labrador est desservi par trois lignes aériennes régulières. Étant donné la répartition entre trois sociétés de ce débouché restreint, jointe aux exigences économiques des transporteurs aériens régionaux, le service aérien coûte très cher et manque de coordination. Nous préconisons que le Labrador soit doté d'un service quotidien de la Classe 1, à des taux normaux de parcours (c'est-à-dire équivalents à ceux d'Air Canada) entre Montréal, Wabush, Goose-Bay et l'île de Terre-Neuve.

The existing division of the Labrador market is as follows:

(a) Air Canada provides a thrice weekly Vanguard service between Goose Bay and Montreal.

(b) EPA provides a Class 2 daily service between Wabush, Churchill Falls, Goose Bay and the Island of Newfoundland. It also provides a Class 2 twice weekly service between Goose Bay, Sept Iles Charlo and Moncton.

(c) Quebecair provides a Class 2 service five times daily between Wabush and Quebec points including Montreal. It also provides a Class 2 daily service between Churchill Falls and Quebec points.

It has been our experience in Goose Bay that Class 2 services are synonymous with 2nd class service. To quote one carrier's position "Class 2 services are pursuant to authority of a Class 2 licence: Dates, days and times shown are simply tentative and, at the discretion of the carrier, are subject to change or cancellation without notice, depending on traffic offering or for other reasons." In general the Labrador to Newfoundland service has been plagued with cancelled flights, delays, misplaced baggage and incorrect counter information. Despite financial backing from the Province, plus much higher than normal passenger and freight rates, the airline has been at least up until recently unable to provide the type of service one takes for granted from Air Canada. We are going to draw rate and mileage comparisons which show, in relation to Air Canada's rates in other parts of the Atlantic Provinces, that for passengers:

EPA rates are up to 35 per cent higher (EPA Wabush-Goose \$34.00); (EPA Stephenville-St. John's 25.00).

Quebecair rates are up to 25 per cent higher (QA Wabush-Sept Iles 24.00); (AC Halifax-Sydney 19.00).

and for air freight:— (per 100 lbs)

EPA rates are up to 170 per cent higher: (EPA St. John's-Goose Bay \$18.00); (AC Gander-Halifax \$6.60).

Quebecair rates are up to 240 per cent higher: (QA Wabush-Montreal \$27.00); (AC St. John's-Moncton \$7.90).

Voici comment le débouché du Labrador est desservi actuellement:

a) Air Canada fournit, trois fois par semaine, un service par avions Vanguard entre Goose-Bay et Montréal.

b) Les Eastern Provincial Airways (EPA) fournissent un service quotidien de la Classe 2 entre Wabush, les chutes Churchill, Goose-Bay et l'Île de Terre-Neuve. Ils fournissent également un service de la Classe 2 deux fois par semaine entre Goose-Bay, Sept-Îles, Charlo et Moncton.

c) La société Québecair fournit un service de la Classe 2 cinq fois par jour entre Wabush et certains points du Québec, y compris Montréal. Elle assure aussi un service quotidien de la Classe 2 entre les chutes Churchill et certains points du Québec. Nous avons constaté à Goose-Bay que les services de la Classe 2 sont synonymes de service de seconde classe. Voici la description que nous en a faite un transporteur aérien: «Les services de la Classe 2 sont couverts par un permis de la Classe 2; les dates, les jours et les heures indiqués ne sont que provisoires et peuvent être modifiés ou contremandés sans préavis à la discrétion du transporteur, selon le trafic ou pour d'autres motifs. En général, le service entre le Labrador et Terre-Neuve est notoire pour les vols contremandés, les retards, les bagages perdus et les renseignements inexacts fournis au comptoir. Malgré l'aide financière de la province, jointe à des tarifs passagers et fret supérieurs à la normale, la Ligne aérienne n'a pu, du moins jusqu'en ces derniers temps, fournir un service du genre de ceux qu'on attend d'Air Canada. Voici des comparaisons des taux et des parcours qui révèlent que, par comparaison au tarif passagers d'Air Canada dans d'autres régions des provinces atlantiques:

Les tarifs des Eastern Provincial Airways sont de 35 p. 100 plus élevés (EPA Wabush-Goose 24.00 (EPA Stephenville-Saint-Jean (T.-N.) 25.00).

Les tarifs de Québecair sont de 25 p. 100 plus élevés (QA Wabush-Sept-Iles 24.00) (AC Halifax-Sydney 19.00.)

Les tarifs-marchandises aériens (les 100 liv.) sont les suivants:

Les tarifs des Eastern Provincial Airways sont jusqu'à 170 p. 100 plus élevés (EPA Saint-Jean (T.-N.) à Goose-Bay \$18.00) (AC Gander-Halifax 6.60)

Les tarifs de Québecair sont jusqu'à 240 p. 100 plus élevés (QA Wabush-Montréal \$27.00) (AC Saint-Jean (T.-N.) à Moncton 7.90).

Air Canada rates are about 90 per cent higher: (AC Montreal-Goose \$18.00); (AC Montreal-Stephenville \$9.30).

We have taken the matter of high freight rates up with Air Canada and we have been told that the reasons are:—

1. "Goose Bay, unfortunately, is not capable of generating any great volume of traffic for carriage to Montreal. .therefore the North-bound rate structure must be set at a level to cover round trip costs." We would point out that this one-way flow of traffic is not peculiar to Goose Bay. According to the St. John's Evening Telegram, Mr. E. F. Parisi of Air Canada told the Royal Commission on Food and Drug Prices that there is an imbalance of 86 percent inbound air freight and 14 percent outbound freight on Air Canada's operation into Newfoundland.

We fail to see why we should be singled out for the almost double charges.

2. Reason Number 2, to quote Air Canada again, "The low frequency required on the Goose Bay route." We feel that if Air Canada charged the standard rate Montreal to Goose Bay they would find it necessary to double their frequency because of increased business. Such an increase would go far towards providing full utilization of staff and facilities.

3. Reason Number 3 according to Air Canada is "The necessity to provide a full staff and facilities at a high cost Northern location." First of all we do not agree that we are "Northern", at least not in the national sense. Let us point out that we are at the same latitude as Edmonton where Air Canada has standard freight rates. We cannot believe that the extra bonuses to a staff of only six can have such a significant effect on the freight rates. We believe it's obvious that, to a large measure, this is a "high cost location" due to the unreasonable air freight rates in effect here.

4. Air Canada told us that they had "made a determined attempt to develop new sources of Southbound business through the use of

Les tarifs d'Air Canada sont d'environ 90 p. 100 plus élevés (AC Montréal à Goose \$18.00) (AC Montréal à Stephenville 9.30).

Nous avons discuté avec Air Canada la question des tarifs élevés de fret et l'on nous a dit que ces tarifs étaient motivés pour les raisons suivantes:

Premièrement. «Goose-Bay ne peut donner lieu à un volume important de trafic à destination de Montréal...; par conséquent, la structure des tarifs pour les expéditions en direction du nord doit être fixée à un niveau qui couvre les frais d'un voyage aller et retour.» Nous désirons signaler que cette voie à sens unique du trafic n'est pas particulière à Goose-Bay. Selon le *St. John's Evening Telegram*, M. E. F. Parisi, d'Air Canada, aurait déclaré à la Commission royale d'enquête sur les prix des aliments et drogues qu'il y a un déséquilibre de 86 p. 100 en ce qui concerne le fret aérien à l'entrée et de 14 p. 100 à la sortie dans les opérations d'Air Canada en ce qui a trait à Terre-Neuve.

Nous ne voyons rien pour motiver un tarif double à notre endroit.

Deuxièmement. Toujours selon Air Canada «il s'écoule de longs intervalles entre les vols sur la route de Goose-Bay.» Nous estimons que si la société Air Canada exigeait le tarif normal entre Montréal et Goose-Bay, elle se verrait contrainte de doubler le nombre des vols à cause de l'accroissement du volume de trafic. Une telle augmentation contribuerait pour beaucoup à utiliser au maximum le personnel et les installations.

Troisièmement. Selon Air Canada, «il est nécessaire de maintenir un personnel et des installations complètes dans un endroit septentrional où les coûts sont élevés.» D'abord, nous ne convenons pas que nous sommes un endroit «septentrional», du moins au sens national du terme. Permettez-nous de signaler que nous sommes sur la même latitude qu'Edmonton où Air Canada exige des tarifs-marchandises normaux. Nous ne saurions croire qu'une prime accordée à un personnel de six seulement puisse exercer des répercussions importantes sur les tarifs-marchandises. Dans une grande mesure, nous sommes situés dans un endroit à cout élevé à cause des tarifs-marchandises aériens déraisonnables en vigueur ici.

Quatrièmement. La société Air Canada nous a dit «qu'elle avait fait des efforts résolus afin d'accroître le volume du tra-

specific commodity rates". We feel that since Air Canada is charging us almost twice the standard tariff for Northbound freight then the general rate Southbound should be almost nothing.

On the contrary, the commodity rates Southbound are higher than the general cargo rates for the same distance elsewhere. For example, the commodity rate for personal effects Goose Bay to Montreal is twelve cents a pound while the general cargo rate for the same distance elsewhere is ten cents a pound. Also, the rate for fresh fish 975 miles St. John's to Montreal is seven cents a pound while it is ten cents a pound on the 800 miles from Goose Bay to Montreal.

We have not made any serious attempts to standardize the freight and passenger charges on EPA and Quebec Air Services, as we feel that we must make every effort to regularize Air Canada's charges before we approach the privately-owned airlines.

NON-SCHEDULED AIR SERVICES:

The people living on the 600 miles of the Labrador Coast, from Main in the North to Anse au Clair in the South, must rely solely on air transportation for seven to eight months of the year. During the season of open marine navigation there is no regular air service. The wintertime service is based on the weekly mail plane. Passengers and freight ride on a "space available" basis and even then the costs are two to three times as high as those for the same distance on scheduled routes in Newfoundland.

We propose that the Federal Government take steps to institute scheduled air service between the Coastal Communities and Goose Bay. This service should operate not less than twice a week and its rates should be comparable with those for similar distances in the southern part of the Atlantic Provinces.

We suggest that the "Statement of Principles for Regional Air Carriers; which was tabled in Parliament by the then Minister of Transport, Hon. J. W. Pickersgill, on October 20th, 1966, should be put into effect without delay. It is only with action of this sort that Canadians living in such areas as the Labrador Coast can have any hope of sharing in the

fic à destination du sud grâce à l'emploi du tarif pour des produits désignés.» A notre avis, étant donné que la société Air Canada exige presque le double du tarif normal pour le fret expédié vers le nord, alors le tarif général pour les expéditions vers le sud ne devrait être que symbolique.

Au contraire, le tarif des produits désignés expédiés vers le sud est plus élevé que le tarif-marchandises général pour les produits expédiés sur la même distance ailleurs. Par exemple, le tarif des produits désignés pour les effets personnels expédiés de Goose-Bay à Montréal est de 12c. la livre, tandis que le tarif-marchandises général des produits expédiés sur la même distance ailleurs est de 10c. la livre. Par ailleurs, le tarif visant le poisson frais expédié sur une distance de 975 milles entre Saint-Jean (T.-N.) et Montréal est de 7c. la livre, tandis qu'il est de 10c. la livre pour les 800 milles qui séparent Goose-Bay et Montréal.

Nous n'avons tenté aucun effort sérieux afin de normaliser les tarifs-passagers et les tarifs-marchandises des Eastern Provincial Airways et de Québécoir, car nous estimons qu'il faut d'abord régulariser les tarifs d'Air Canada avant de contacter les lignes aériennes privées.

SERVICES AÉRIENS IRRÉGULIERS

Les habitants du littoral du Labrador, lequel s'étend sur une distance de 600 milles entre Nain, au nord, et Anse Au Clair, au sud, doivent compter uniquement sur le transport aérien pendant sept ou huit mois de l'année. Au cours de la saison de navigation, il n'y a pas de service aérien régulier. En hiver, le service dépend de l'avion postal hebdomadaire. Les passagers et les marchandises ne peuvent emprunter l'avion que lorsqu'il y a de la place disponible et même alors les frais sont de deux à trois fois aussi élevés que ceux qu'on exige pour la même distance sur les routes régulières à Terre-Neuve.

Nous exhortons le gouvernement fédéral à prendre les mesures nécessaires pour établir un service aérien régulier entre les collectivités côtières et Goose-Bay. Ce service devrait fonctionner au moins deux fois par semaine et le tarif devrait être comparable à celui des mêmes distances dans la partie sud des provinces atlantiques.

Nous proposons que la «Déclaration de principes relative aux transporteurs aériens régionaux» déposée au Parlement le 20 octobre 1966 par le ministre des Transports de l'époque, l'honorable J. W. Pickersgill, soit mise en vigueur sans plus tarder. Ce n'est que grâce à de telles mesures que les Canadiens qui vivent dans certaines régions comme le

wealth of the nation. We further propose that a network of landing strips similar to those on the North Shore be built along the Coast so that a wider variety of aircraft might be used and, as well, to provide a service that won't have to be suspended with the fall freeze-up and the spring thaw.

We suggest that the federal government should seek first an economic answer to our transportation ills. Where this is lacking the only alternative is the judicious of subsidies. Assuming that there is a limit to the number of dollars our government can allot for improvements in air services, we feel that the prime consideration should be towards the people who have the least service.

IN SUMMARY:

1. We believe that Labrador and her people have the potential to make a significant contribution to the nation. The means to develop these resources do not lie within the boundaries of Labrador. The only means of something more than "spot" development is an enlightened and forward looking government.

2. We also believe that Labrador and her people have been overlooked during the hustle and bustle along the main line. Certain actions, particularly by the federal government are required, in the transportation field, if the imbalances of the past are to be corrected, and if the people of Labrador are to share in the growing wealth of this country.

Labrador is anxious to make her contribution to the nation. We ask that the nation give us the opportunity to do so.

COMMUNICATIONS—LABRADOR NORTH AND SOUTH

The communications media play a very important role in our every day life. At this time we will deal with the areas known as Labrador North and South which encompass Goose Bay, Happy Valley, Northwest River, Mud Lake and the coastal communities. To further simplify matters we will break down the media into three classes:

1. Radio & Television—Newspapers
2. Telephone—Telegraph
3. Mail

1. Radio—Television—Newspapers

Radio—Television is entirely sponsored by the Canadian Broadcasting Corporation, but

littoral du Labrador peuvent espérer obtenir leur part des richesses de la nation. Nous proposons en outre qu'un réseau de pistes d'atterrissage semblables à celles qui se trouvent sur la rive nord soit aménagé le long du littoral afin de permettre l'utilisation d'une gamme plus large d'aéronefs, tout en assurant un service qui ne devra pas être interrompu lors du gel d'automne et du dégel de printemps.

Nous préconisons que le Gouvernement fédéral cherche d'abord à rectifier les lacunes dans le domaine du transport, en améliorant la situation économique. À défaut de quoi, il faudra recourir judicieusement aux subventions. En supposant que la somme que le Gouvernement peut consacrer à l'amélioration des services aériens est limitée, nous estimons qu'il faut d'abord songer aux gens qui obtiennent actuellement le moins de service.

EN RÉSUMÉ:

1. Nous croyons que le Labrador et ses habitants possèdent les ressources en puissance qui leur permettraient de faire un apport important à la nation. Malheureusement, les moyens de mettre en valeur ces ressources font défaut au Labrador même. Pour assurer l'expansion générale de la région, il faut qu'un Gouvernement éclairé et de prospective en prenne l'initiative.

2. Nous croyons également que le Labrador et ses habitants ont été oubliés pendant qu'on s'affairait fiévreusement dans les régions plus peuplées. Certaines mesures doivent être prises, surtout par le Gouvernement Fédéral, dans le domaine du transport si les déséquilibres du passé doivent être rectifiés et si les habitants du Labrador doivent avoir leur part des richesses croissantes du pays.

Le Labrador désire vivement faire un apport à la nation. Nous demandons à la nation de nous en fournir les moyens.

MOYENS D'INFORMATION—LABRADOR NORD ET SUD

Les moyens d'information jouent un rôle très important dans notre vie quotidienne. Nous allons traiter pour le moment des régions désignées Labrador Nord et Sud, qui comprennent Goose-Bay, Happy Valley, Northwest River, Mud Lake ainsi que les collectivités côtières. Pour simplifier davantage la question, nous répartirons les moyens d'information en trois catégories:

1. Radio—Télévision—Journaux
2. Téléphone—Télégraphe
3. Poste

1. Radio—Télévision—Journaux

La radio et la télévision sont commanditées uniquement par la Société Radio-Canada,

not fully operated by that corporation. The radio station C.F.G.B. in Happy Valley is manned and operated by the Canadian Broadcasting Corporation, Northern Service and serves all of Labrador, except the coastal communities which receive the transmission only intermittently. The television station C.F.L. is manned and owned by the United States Air Force, but operates under a CBC licence with one CBC supervisor there. This station serves the USAF base, as well as the Happy Valley-Goose Bay area, with sporadic reception in Northwest River and Mud Lake. The St. John's (and some Montreal) newspapers serve the Happy Valley-Goose Bay area daily, one day late, with very little, if any, circulation to the coast. The area is also served by a local weekly newspaper with circulation to the coast. The weekly, unlike the dailies, carries items of Labrador content to the residents of Labrador and is basically the only real means of communication that is provided within Labrador. However as this is only a very small private enterprise it does not meet the requirements of communication that is provided within Labrador. However as this is only a very small private enterprise it does not meet the requirements of communication that the residents deserve.

RECOMMENDATIONS:

1. The Canadian Broadcasting Corporation should set up one large central Labrador administration (preferably in the Happy Valley-Goose Bay area, which is the focal point between the Labrador Coast and Labrador West) to program and transmit radio and television connected to the Newfoundland network.

2. The Canadian Broadcasting Corporation should provide facilities to enable them to have news roundups within Labrador, rather than now listening to roundups from other parts of Canada.

3. The Canadian Broadcasting Corporation should start immediately to construct receiving stations to enable the residents to receive transmission from the satellite station when it goes in orbit in 1971.

4. Several frontier package stations should be set up in some of the larger communities on the coast.

Telephones - Telegraphs: The situation as it is today.

Telephones in Labrador are maintained by Bell Canada. In the Happy Valley-Goose Bay area the telephone service maintains a fair standard. But on the coast the situation at the moment leaves a lot to be desired. In most

mais ne sont pas entièrement exploitées par elle. La station radio CFGB à Happy Valley est dirigée et exploitée par les Services septentrionaux de Radio-Canada et dessert tout le Labrador sauf les collectivités côtières qui reçoivent les émissions par intermittence seulement. La station de télévision CFLA est dirigée et exploitée par la U.S. Air Force, en vertu d'un permis délivré par Radio-Canada; un surveillant de Radio-Canada y est en poste. Cette station dessert la base de l'USAF, ainsi que la région de Happy Valley et de Goose-Bay; la réception dans la région de Northwest River et de Mud Lake est intermittente. Les journaux de Saint-Jean (T.-N.) (et certains journaux de Montréal) desservent quotidiennement la région de Happy Valley et de Goose-Bay, mais ils arrivent avec un retard d'une journée; très peu sont expédiés au littoral. La région est aussi desservie par un hebdomadaire local qui compte des abonnés sur le littoral. Contrairement aux quotidiens, les hebdomadaires renferment des nouvelles d'intérêt local pour les habitants du Labrador; c'est le principal moyen de communication à l'intérieur du Labrador. Quoi qu'il en soit, comme il ne s'agit que d'une très petite entreprise privée, elle ne répond pas aux besoins d'information que méritent les habitants.

RECOMMANDATIONS

1. La Société Radio-Canada devrait établir une importante administration centrale au Labrador (de préférence dans la région de Happy Valley-Goose-Bay, qui est le chef-lieu entre le littoral du Labrador et le Labrador-Ouest) pour assurer la programmation et la transmission des émissions radiophoniques et télévisées reliées au réseau de Terre-Neuve.

2. La Société Radio-Canada devrait fournir des installations pour leur permettre de transmettre des bulletins d'information locaux au lieu de contraindre les habitants du Labrador d'écouter les bulletins d'information diffusés des autres régions du Canada.

3. La Société Radio-Canada devrait entreprendre immédiatement la construction de stations réceptrices afin de permettre aux habitants de capter les émissions transmises par le satellite qui va être mis sur orbite en 1971.

4. Plusieurs stations-frontières devraient être établies dans certaines des collectivités principales du littoral.

*Téléphones—Télégraphes—*Voici quelle est la situation de nos jours.

C'est Bell Canada qui exploite les réseaux téléphoniques au Labrador. Dans la région de Happy Valley—Goose-Bay, le service téléphonique est satisfaisant. Mais sur le littoral, la situation laisse beaucoup à désirer. Dans la

communities at the moment, the system used is the old type radio-telephone which is in some cases available only six hours a day, and even that is a hit and miss operation, depending on the weather. However we understand that Bell Canada is attempting to provide adequate service and that their plans for certain communities, at any rate, are about two months behind schedule at the moment. In the extreme north and extreme south the situation appears to be worst. In Nain, for example, it is completely impossible to send a telegram at the moment. This brings in the telegraph service. To send a telegram from the coast a resident has to make a long-distance call at his expense. Unless all systems are in perfect order a resident of the coast can lose all connection with the outside world for days. Another aspect of the CNT is that it is cheaper to send a telegram from Labrador to Vancouver, B.C. than to any place in Labrador.

Recommendations:

1. The telegraph rate structure within Labrador be studied and brought into line on a comparable basis with the rest of Canada.
2. Additional CNT offices be set up on the coast and the hours of operation of the existing offices be extended.
3. Bell Canada set up a standard service on the coast.
4. The long distance exchange should be established at Goose Bay rather than the present Rimouski, Quebec.

(Note: It is understood that Bell Canada have initiated plans to develop items 3 and 4, but the extent should be studied.)

Mail: The situation as it is today.

The mail service in Labrador leaves a lot to be desired. Our mail from outside Labrador is too frequently delayed. Reasons are given, many and varied, ranging from being dropped off by the carrier when overweight, to inadequate timing of distribution within the area. An example would be receiving a St. John's daily paper, Friday edition, on the following Tuesday. Granted mail sometimes is received promptly, however, it is the inconsistency or independability that is so inconvenient. However our mail service within Labrador itself is worse. Mail from Goose Bay addressed to Wabush travels all the way to St. John's and back to Wabush while we have daily direct flights going to and from Wabush. Mail to the coast is an even sadder state of affairs. During the winter time mail

plupart des collectivités, on utilise l'ancien radio-téléphone qui, dans certains cas, n'est disponible que 6 heures par jour, et même dans ce cas le service est très irrégulier à cause des conditions atmosphériques. Quoi qu'il en soit, Bell Canada cherche à améliorer le service, mais son programme de construction, en ce qui concerne certaines collectivités du moins, retarde d'environ deux mois sur l'horaire prévu. Dans les régions de l'extrême Nord et de l'extrême Sud, la situation semble pire encore. A Nain, par exemple, il est absolument impossible d'expédier un télégramme actuellement. En effet, pour envoyer un télégramme du littoral, un habitant doit faire un appel téléphonique interurbain à ses propres frais. A moins que tous les systèmes ne fonctionnent parfaitement, un habitant du littoral peut perdre tout contact avec les autres parties du monde pendant plusieurs jours à la fois. Un autre aspect du service télégraphique du National-Canadien, c'est qu'il en coûte moins cher d'expédier un télégramme du Labrador à Vancouver (C.-B.) que d'un endroit à l'autre du Labrador.

Recommendations

1. La structure tarifaire du téléphone au Labrador doit être examinée et placée sur le même pied que celle du reste du Canada.
2. Des bureaux supplémentaires du télégraphe du National-Canadien devraient être établis sur le littoral et les heures d'exploitation des bureaux existants devraient être prolongées.
3. Bell Canada devrait établir un service régulier sur le littoral.
4. Le central interurbain devrait être installé à Goose-Bay et non pas à Rimouski comme c'est le cas actuellement.

(Note: Sauf erreur, Bell Canada a dressé des plans pour donner suite aux points 3 et 4, mais il y a lieu d'en examiner la portée.)

Poste—Voici la situation actuelle à cet égard.

Le service postal au Labrador laisse beaucoup à désirer. Trop souvent, le courrier provenant de l'intérieur du Labrador est retardé. On explique cet état de choses par des raisons nombreuses et variées; on prétend parfois que la dépêche a été rejetée par le transporteur parce qu'elle excédait le poids stipulé, ou bien que la distribution du courrier dans la région se fait à un moment inopportun. Par exemple, on reçoit parfois l'édition de vendredi d'un quotidien de Saint-Jean le mardi suivant. Il est vrai que parfois le courrier est livré promptement, mais c'est l'irrégularité qui cause des inconvénients. Toutefois, le service postal au Labrador même est pire encore. Le courrier de Goose-Bay adressé à Wabush doit se rendre à Saint-Jean (T.-N.) puis revenir à Wabush alors que nous avons des vols quoti-

is carried weekly (weather permitting) to the settlements on the coast. But when shipping season opens the CNR coastal vessels transport the mail and this leaves a two to three week duration for mail to be intransit. Because of the lack of other forms of communication on the coast the mail is a very important aspect.

Recommendations:

1. The mail contract with the carriers be scrutinized and improved.
2. Year round airmail service to the coast of Labrador with more frequent weekly flights.
3. Direct mail service between Goose Bay and Labrador West be instituted immediately. (Very little demand as stated by the Post Office is no excuse. The service has to be provided the demand will follow.)

For an area that is regarded as the "NEAR NORTH" and is in the same latitude as Edmonton, Alberta our system of communication is behind the times, and only the basic necessities are provided. In this space age, when the President of the United States talks to men on the moon, the land of Labrador is at a state in communications similar to the period when the Wright Brothers started to fly.

Conclusion:

There is an increasing intensity in the amount of attention now being paid to Canada's northland. Recently Labrador City and Wabush, for example, have been linked with other centers in the mid-north as possible areas for future development. We believe that the whole of Labrador has economic potential. However it needs to be opened up and it needs an injection of human resources. That is not to say that the present human potential has been developed to its utmost. Far from it. However we believe that eventually when Labrador is fully developed there will be enough for both those present citizens as well as those who will come in the future. But the resources, both natural and human, cannot be more fully developed until we have access to and egress from the Labrador interior. Transportation and communication, therefore, are our most pressing problems. While initially the answer to these problems may be subsidies, we believe that in the long run Labrador can be more than self-supporting. In fact we believe that Labrador has a contribu-

diens directs en provenance et à destination de Wabush. Le courrier expédié au littoral exige encore plus de temps. En hiver, le courrier est expédié une fois par semaine (si les conditions atmosphériques le permettent) aux établissements du littoral. Mais à l'ouverture de la saison de navigation, ce sont les navires côtiers du National-Canadien qui transportent le courrier; alors, il faut souvent deux à trois semaines avant qu'une lettre soit livrée. Étant donné le manque d'autres formes de communication sur le littoral, le courrier est un service qui revêt une grande importance.

RECOMMANDATIONS

1. Les contrats pour la livraison du courrier doivent être scrutés et améliorés.
2. Le Service postal à longueur d'année au littoral du Labrador devrait comporter des vols hebdomadaires plus nombreux.
3. Le Service postal direct entre Goose-Bay et le Labrador-Ouest devrait être établi sur-le-champ. (Une faible demande n'est pas une excuse pour ne pas établir un tel service, comme le prétend le ministère des Postes. Qu'on institue un service et la demande suivra.)

Pour une région qu'on considère comme le Proche-Nord et qui se trouve sur la même latitude qu'Edmonton (Alb.), notre système de communications est arriéré et rudimentaire. Dans notre ère spatiale, alors que le président des États-Unis s'entretient avec les hommes sur la lune, le Labrador se trouve dans une situation, ce ce qui concerne les communications, comparable à la période où les frères Wright ont commencé leurs envolées.

Conclusions:

On accorde de plus en plus d'attention aux régions septentrionales du Canada. Dernièrement, on a parlé de Labrador-City et de Wabush, ainsi que d'autres centres de la partie centrale du Nord, où un développement futur est une possibilité. A notre avis, toute la région du Labrador renferme des ressources économiques en puissance. Toutefois, il faut qu'elles soient mises en valeur et pour cela des ressources humaines y sont nécessaires. Nous ne prétendons pas que les ressources humaines actuelles ont été exploitées comme il se doit, loin de là.

Quoi qu'il en soit, nous croyons qu'un jour ou l'autre, lorsque le Labrador aura été pleinement mis en valeur, ses habitants actuels, ainsi que ceux qui s'y établiront à l'avenir, pourront y assurer leur subsistance. Mais les ressources naturelles et humaines ne peuvent être mises en valeur jusqu'à ce que nous puissions pénétrer plus facilement dans l'intérieur du Labrador. Par conséquent, les transports et les communications constituent nos problèmes les plus urgents. Au début, l'octroi de

tion to make, not only to the Province of Newfoundland, but to the Canadian nation. The people who have lived and worked under present and past conditions are simply seeking help to help themselves. Men and women have already managed to carve a living for themselves out of the Labrador wilderness. With the necessary assistance many more can obtain a substantial livelihood, and in doing so help to make a contribution to the Canadian economy itself.

subventions pourra peut-être résoudre ces problèmes, mais nous croyons qu'à longue échéance le Labrador pourra se suffire à lui-même. En fait, nous estimons que le Labrador peut faire un apport non seulement à la province de Terre-Neuve, mais à la nation canadienne tout entière. Les gens qui ont vécu et travaillé dans les conditions qui régnaient par le passé et qui règnent encore cherchent simplement à obtenir de l'aide afin d'être en mesure plus tard de se tirer d'affaires tout seuls. Des hommes et des femmes ont déjà réussi à assurer leur subsistance dans les endroits incultes du Labrador. Pourvu que nous obtenions l'aide qu'il nous faut, beaucoup d'autres pourront y trouver leur subsistance et, en ce faisant, faire un apport à l'économie du Canada.

Respectfully submitted,

Happy Valley Chamber of Commerce
W. H. Rompkey,
President.

Respectueusement soumis,

La Chambre de commerce de Happy Valley,
Le président,
W. H. Rompkey.

APPENDIX A-26 (i)

CNT Goose Bay Labrador 23

Honourable Donald Jamieson

Minister of Transport Ottawa Ont.

It appears that Labrador does not stand to gain from implementation of the recent proposals of the transport committee. We have no roads to the "outside" and our sea-port is closed for seven months of the year. We do, however, have a very high cost of living due in no small measure to the high cost of air freight. Air Canada freight rates, for example, are 90 percent higher for Labrador than for the Island of Newfoundland. I am sure you will agree that to allow this difference to exist within one province is clearly unfair.

We strongly urge that legislation now being proposed make provision for the extension of subsidies to Labrador air services. William H. Rompkey President Happy Valley Chamber of Commerce 90.

APPENDIX A-26 (ii)

June 24, 1969

Telegram to:

William H. Rompkey, President
Happy Valley Chamber of Commerce
Happy Valley, Labrador

Retel I am well aware of the transportation difficulties of Labrador and your efforts to improve conditions have my full support (stop) The federal-provincial Committee I propose to appoint will be asked by me to recommend quickly the best means of achieving that objective with particular emphasis on possible assistance to air transport (stop) Present legislation before parliament is purely an interim measure and the extension of its provisions to include Labrador would not be beneficial (stop) On the contrary since the bill relates to the Maritime Freight Rates act the inclusion of Labrador at this time would oblige the government to subsidize large iron ore shipments out of the area at very considerable cost and this I am sure is not your objective (stop) Also since the main provision of the new bill is simply to subsidize truck shipments westbound from the Atlantic region to central Canada you will see that the measure would not be of any assistance whatever to Labrador (stop) You may know that the Maritime Freight Rates Act does not now apply to air or water transport either out of

APPENDICE A-26 (i)

Le 23 juin 1969.

Cnt Goose Bay Labrador 23

Honorable Donald Jamieson

Ministre des Transports, Ottawa, Ont.

Il semble que le Labrador ne va pas profiter de l'application des récentes propositions du comité des transports. Nous n'avons aucune route qui communique avec «l'extérieur» et notre port de mer est fermé sept mois par an. Le coût très élevé de la vie est dû cependant, dans une large mesure, au coût élevé du transport aérien. Les frais de transport exigés par Air Canada, par exemple, sont 90 p. 100 plus élevés au Labrador qu'à Terre-Neuve.

Je suis sûr que vous conviendrez que le seul fait de laisser cette différence exister dans une même province est vraiment injuste.

Nous recommandons instamment que le projet de loi prévoie l'octroi de subventions aux services aériens du Labrador.

William H. Rompkey, Président, Chambre de commerce de Happy Valley.

APPENDICE A-26 (ii)

Le 24 juin 1969.

Télégramme adressé à

Monsieur William H. Rompkey, président,
Chambre de commerce de Happy Valley,
Happy Valley (Labrador).

Suite à votre télégramme, je suis conscient des problèmes de transport au Labrador et je souscris pleinement à vos efforts pour y remédier. Je demanderai au comité fédéral-provincial, que je me propose de créer, de préparer rapidement des recommandations sur les meilleures façons d'atteindre cet objectif, en insistant davantage sur le transport aérien. La mesure législative dont est saisi le Parlement à l'heure actuelle est une mesure purement provisoire et il ne serait pas avantageux d'étendre ses dispositions au Labrador. Au contraire, comme le projet de loi porte sur la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes, si on l'étendait au Labrador, le gouvernement serait obligé de subventionner, à un coût très élevé, le transport d'énormes quantités de minerai de fer vers l'extérieur, ce qui, j'en suis certain, n'est pas ce que vous visez. De plus, comme la principale disposition du nouveau projet de loi est simplement de subventionner le transport par camions en provenance de la région de l'Atlantique vers le Canada central, vous pouvez voir que la mesure ne serait

or within the region (stop) There is reason to believe that it should especially since this would be the best means of providing rapid assistance for Labrador (stop) I repeat that this is one of the main reasons for establishment of the proposed committee which will be empowered to recommend ways in which subsidies which cannot now benefit Labrador can be applied in ways that will do so (stop) In light of the above I feel you will agree that the present course of action is by far the best in Labrador's interest and will produce far better results than the empty gesture of including Labrador in the interim measure when your area cannot possibly take advantage (stop) Kindest regards.

(signed) Don Jamieson

d'aucun avantage pour le Labrador. Vous savez peut-être que la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes ne s'applique pas, à l'heure actuelle, au transport aérien ni au transport maritime à l'intérieur ou à l'extérieur de la région. Il y a lieu de croire qu'elle devrait s'appliquer puisque ce serait le meilleur moyen de venir en aide rapidement au Labrador. Je répète que c'est une des principales raisons pour lesquelles nous nous proposons de créer ce comité dont le mandat sera de recommander des moyens qui permettront d'étendre au Labrador l'octroi de subventions dont il ne peut tirer parti à l'heure actuelle. A la lumière de ce qui précède, vous conviendrez sans doute que cette formule est de loin la meilleure, dans l'intérêt du Labrador, et portera beaucoup plus de fruits que le fait d'étendre, dans une geste vide de sens, la mesure provisoire au Labrador, alors qu'il ne peut en tirer aucun avantage. Amitiés.

Don Jamieson.

Phoned—5:15 p.m.
June 24, 1969

OFFICIAL BILINGUAL ISSUE

FASCICULE BILINGUE OFFICIEL

HOUSE OF COMMONS

CHAMBRE DES COMMUNES

First Session

Première session de la

Twenty-eighth Parliament, 1968-69

vingt-huitième législature, 1968-1969

STANDING COMMITTEE

COMITÉ PERMANENT

ON

DES

**TRANSPORT
AND COMMUNICATIONS**

**TRANSPORTS
ET DES COMMUNICATIONS**

Chairman

H.-Pit Lessard

Président

MINUTES OF PROCEEDINGS
AND EVIDENCE

PROCÈS-VERBAUX ET
TÉMOIGNAGES

No. 37



OCTOBER 20, 1969

LE 20 OCTOBRE 1969

Respecting

Concernant

Great Slave Lake line of Railway.—Including the 13th Report to the House.

Ligne ferroviaire du Grand Lac des Esclaves.
—Y compris le 13^e rapport à la Chambre.

Transportation Problems of the Atlantic Provinces—Part II, Quebec-Labrador—Including the 14th Report to the House.

Problèmes de transport dans les provinces de l'Atlantique—2^e partie, Québec-Labrador
—Y compris le 14^e rapport à la Chambre.

STANDING COMMITTEE ON
TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

COMITÉ PERMANENT DES
TRANSPORTS ET DES
COMMUNICATIONS

Chairman M. H.-Pit Lessard
Vice-Chairman

Président
Vice-Président

and Messrs.

et MM.

Breau,
Corbin,
Crossman,
Duquet,
²Givens,
Godin,
¹Guay (*Lévis*),

Howe,
Mather,
McGrath,
Nesbitt,
Nowlan,
Peddle,
³Pilon,

Portelance,
Pringle,
Skoberg,
Thomas (*Moncton*),
Turner (*London*
East)—(20)

(Quorum 11)

Le greffier du Comité
Robert Normand
Clerk of the Committee

Pursuant to Standing Order 65 (4) (b) Suivant l'article 65 (4) (b) du Règlement.

¹ Replaced Mr. Trudel, on October 20, 1969. ¹ Remplace M. Trudel, le 20 octobre 1969.

² Replaced Mr. Blouin, on October 20, 1969. ² Remplace M. Blouin, le 20 octobre 1969.

³ Replaced Mr. Allmand, on October 20, 1969. ³ Remplace M. Allmand, le 20 octobre 1969.

REPORT TO THE HOUSE

WEDNESDAY, October 22, 1969.

The Standing Committee on Transport and Communications has the honour to present its

THIRTEENTH REPORT

Pursuant to its Order of Reference of Monday, June 2, 1969;

That the Standing Committee on Transport and Communications hear representations from Mr. Peter Rohl, the Ben Ginter Construction Co. Ltd., Lucus Construction Ltd., Hatch Construction Ltd., and Krywa Bros. Construction Ltd. with respect to claims in relation to the construction of the Great Slave Lake line of railway for the Canadian National Railways.

Your Committee has held five meetings and heard eleven witnesses from the Companies mentioned in the Order of Reference and from the Canadian National Railways.

Your Committee has made considerable progress in its study of these claims but has not completed its Order of Reference.

Therefore, your Committee recommends that it be reconstituted as early as possible during the Second Session of the Twenty-eighth Parliament, and that its present Order of Reference and the evidence adduced be again referred.

A copy of the relevant Minutes of Proceedings and Evidence (*Issues Nos. 28, 29 and 30*) is tabled.

Respectfully submitted,

Le président,
H.-PIT LESSARD,
Chairman.

RAPPORT À LA CHAMBRE

Le MERCREDI 22 octobre 1969

Le Comité permanent des transports et des communications a l'honneur de présenter son

TREIZIÈME RAPPORT

Conformément à l'Ordre de renvoi du lundi 2 juin 1969 disant:

«Que le comité permanent des transports et des communications entende les observations de M. Peter Rohl, de la Ben Ginter Construction Co. Ltd., de la Lucus Construction Ltd., et de la Krywa Bros. Construction Ltd. en ce qui concerne des réclamations relatives à la construction de la ligne ferroviaire du Grand Lac des Esclaves pour les Chemins de fer Nationaux.»

Le Comité a tenu cinq audiences et entendu onze témoins venant des sociétés mentionnées dans l'Ordre de renvoi et des Chemins de fer nationaux du Canada.

Le Comité a avancé considérablement dans l'étude de ces réclamations mais n'a pas complété son mandat.

Ainsi, le Comité recommande qu'il soit reconstitué aussitôt que possible au cours de la Deuxième session du Vingt-huitième parlement, et que le présent Ordre de renvoi et les témoignages y afférents soient reconduits.

Un exemplaire des procès-verbaux et des témoignages pertinents (*fascicules nos 28, 29 et 30*) est déposé.

Respectueusement soumis,

WEDNESDAY, October 22, 1969

The Standing Committee on Transport and Communications has the honour to present its

FOURTEENTH REPORT

Pursuant to its Order of Reference of Wednesday, June 26, 1969:

"That for the purpose of completing its inquiry into the problems of transportation in the Atlantic provinces, the Standing Committee on Transport and Communications be empowered to adjourn from place to place within eastern Canada and the clerk and the necessary supporting staff be authorized to accompany the Committee."

Your Committee has held 8 meetings and heard 50 witnesses during its visits of certain cities within eastern Canada.

Your Committee has made considerable progress in its study of the Transportation Problems in the Atlantic Provinces but has not completed its Order of Reference.

Therefore, your Committee recommends that it be reconstituted as early as possible during the Second Session of the Twenty-eighth Parliament, and that its present Order of Reference and the evidence adduced be again referred.

A copy of the relevant Minutes of Proceedings and Evidence (*Issues Nos. 31, 32, 33, 34, 35 and 36*) is tabled.

Respectfully submitted,

Le président,
H.-PIT LESSARD,
Chairman.

Le MERCREDI 22 octobre 1969

Le Comité permanent des transports et des communications a l'honneur de présenter son

QUATORZIÈME RAPPORT

Conformément à l'Ordre de renvoi du mercredi 26 juin 1969 disant:

«Qu'aux fins de compléter son enquête sur les problèmes relatifs aux transports dans les provinces Maritimes, le comité permanent des transports et des communications soit autorisé à se réunir à divers endroits dans l'Est du Canada et le secrétaire ainsi que le personnel supplémentaire nécessaire soient autorisés à accompagner le comité.»

Le Comité a tenu huit séances et entendu cinquante témoins au cours de son voyage dans certaines localités de l'Est du Canada.

Le Comité a avancé considérablement dans ses études des problèmes de transport touchant les provinces des Maritimes, mais n'a pas complété son mandat.

Ainsi le Comité recommande qu'il soit reconstitué aussitôt que possible au cours de la Deuxième session du Vingt-huitième parlement, et que son présent mandat et les témoignages y afférents soient reconduits.

Un exemplaire des procès-verbaux et témoignages pertinents (*fascicules n° 31, 32, 33, 34, 35, et 36*) est déposé.

Respectueusement soumis,

[Text]

MINUTES OF PROCEEDINGS

MONDAY, October 20, 1969.

(69)

The Standing Committee on Transport and Communications met this day at 11.00 a.m., the Chairman, Mr. H. Pit Lessard, presiding.

Members present: Messrs. Breau, Corbin, Crossman, Givens, Lessard (*LaSalle*), Mather, McGrath, Peddle, Pilon, Portelance, Pringle, Skoberg, Turner (*London East*)—(13).

Also present: Messrs. Reid, Osler and Blouin.

The Committee resumed consideration of a Draft Report that was read into the Evidence at the meeting held on July 8, 1969, concerning the "Great Slave Lake Line of Railway".

It was moved by Mr. Skoberg,

Resolved,—That the Standing Committee on Transport and Communications recommend to the House of Commons that the terms of reference concerning the Transportation Problems of the Atlantic Provinces—Part II, Quebec-Labrador and the subject of the Great Slave Lake Line of Railway, be reinstituted at the new Session of Parliament.

Debate arising on the motion, it was unanimously resolved in the affirmative.

At 11.30 p.m. the Committee adjourned to the call of the Chair.

[Traduction]

PROCÈS-VERBAL

Le LUNDI 20 octobre 1969

(69)

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à onze heures du matin sous la présidence de M. H.-Pit Lessard, président.

Députés présents: MM. Breau, Corbin, Crossman, Givens, Lessard (*LaSalle*), Mather, McGrath, Peddle, Pilon, Portelance, Pringle, Skoberg, Turner (*London-Est*)—(13).

Autres députés présents: MM. Reid, Osler et Blouin.

Le Comité reprend l'étude du rapport préliminaire qui fut lu lors de la séance du 8 juillet 1969 et qui figure dans le compte rendu sous le titre «Ligne de chemin de fer du Grand Lac des Esclaves».

Monsieur Skoberg propose, et

Il est convenu,—Que le Comité permanent des transports et des communications recommande à la Chambre des communes que les mandats touchant les problèmes du transport dans les provinces Maritimes, deuxième partie—Québec-Labrador, et la ligne de chemin de fer du Grand Lac des Esclaves, soient reconduits lors de la nouvelle session du Parlement.

La motion ayant été prise en délibéré, elle fut ensuite acceptée à l'unanimité.

Le Comité s'ajourne à 11 h. 30 jusqu'à nouvel avis du président.

Le greffier du Comité,
Robert Normand,
Clerk of the Committee.

[Texte]

EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

Monday, October 20, 1969

• 1105

The Chairman: Gentlemen, I wish to welcome all of you back to the Transport Committee. We are here this morning, gentlemen, to resume consideration of the draft report read into the evidence of the meeting held on July 8, 1969 concerning the Great Slave Lake Line of Railway. Before going any further I would like to ask the Committee if they would rather sit in camera or if they want to sit as an open meeting? It is up to the Committee to decide.

Mr. McGrath: An open meeting, Mr. Chairman, because if we sit in camera we will have no record of our proceedings which will make it very difficult. That is my suggestion.

The Chairman: Mr. Skoberg?

Mr. Skoberg: Mr. Chairman, I think, first, you are quite aware of the fact that a letter went to your office from Mr. Nesbitt, the Committee member on the steering committee for the Conservatives and a letter also went to your office from me as our representative on the steering committee asking that the steering committee be convened to discuss when this report should be made available and when we could discuss these two items. I realize there has been no answer from your office and I think really asking this Committee at this time to try to discuss two important situations such as the Great Slave Lake claims and Part II of our trip to the Atlantic Provinces is asking a little too much at this particular time.

I would like to move right now, Mr. Chairman that this Standing Committee on Transportation and Communications recommend to the House of Commons that the terms of reference concerning the transportation problems of the Atlantic Provinces Part II—Quebec-Labrador—and the subject of the Great Slave Lake Line of Railway be reinstituted at the new session of Parliament.

Mr. Mather: Mr. Chairman, if that is in order I would like to second the motion.

The Chairman: No, you do not need to second it. To answer part of your question,

[Interprétation]

TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

Le lundi 20 octobre 1969

Le président: Messieurs, je vous souhaite la bienvenue et je suis heureux de vous voir de retour au Comité du transports.

Nous allons ce matin reprendre l'étude du projet de rapport qui a été déposé à la réunion du Comité tenue le 8 juillet 1969 relativement à la question du chemin de fer Great Slave Lake. Avant de poursuivre davantage, je voudrais demander au Comité s'il veut siéger à huis clos ou tenir des séances publiques? Revient-il au Comité de prendre la décision?

M. McGrath: Nous devons tenir des séances publiques, monsieur le président, parce que, si nous siégeons à huis clos, nous n'aurons pas de compte rendu des délibérations, ce qui va rendre la situation difficile. C'est là ma suggestion.

Le président: Monsieur Skoberg?

M. Skoberg: Si vous vous rappelez bien, vous avez une lettre de M. Nesbitt touchant le membre du Comité de direction, pour les conservateurs, et une communication de mon bureau touchant la demande formulée par notre représentant dans le Comité de direction aux fins de savoir quand ce rapport devrait être rendu public et de discuter de ces deux questions. Je pense qu'il n'y a pas eu de réponse de votre bureau. Je veux demander au Comité s'il n'y aurait pas lieu d'étudier plus tard ces deux questions importantes, telles que les demandes touchant le chemin de fer Great Slave Lake et la Partie II de notre visite dans les provinces de l'Atlantique. Nous n'en avons pas le temps présentement.

Mais, je voudrais proposer, monsieur le président, que ce Comité permanent des transports et des communications, recommande à la Chambre que le mandat du Comité concernant les problèmes du transport dans les provinces de l'Atlantique, Partie II—Québec-Labrador—et la question du chemin de fer Great Slave Lake soit rétabli lors de la nouvelle session du Parlement.

M. Mather: Monsieur le président, si la chose est réglementaire, j'appuie la motion.

Le président: Vous n'avez pas à le faire. Pour répondre à une partie de votre question,

[Text]

Mr. Skoberg, my secretary received your letter last Friday and as you know last Friday it was pretty hard for me to come up here to Ottawa to answer your letter.

Mr. McGrath: Is this motion in order, Mr. Chairman? I would just like to speak to it because I have a copy of a letter to you from Mr. Nesbitt, dated October 8, in which he makes a very responsible and reasonable suggestion; that is, that we not rush into this matter.

He says very specifically that it would be a most inopportune time to hold a meeting on today's date because members are preparing to come to Ottawa for the session of the House which opens this week. Also, perhaps what is more important, he indicates that the steering committee has not been called to meet which has been the custom in the past. Whenever we had a report to prepare it has always been customary for the steering committee to prepare a draft or at least to decide on a method of preparing its report. For these reasons I hope, Mr. Chairman, that you or the members of the Committee will see fit to support the motion of my colleague which is a reasonable one. All we are asking for is a few days to give us time to consider new information. For example, Mr. Nesbitt says in his letter of October 8,

Important additional information has come to my attention concerning the matter of the Great Slave Railway, which is the other proposed item on the agenda.

I am quoting from that letter, Mr. Chairman.

• 1110

In addition we have to hear witnesses. We agreed to a motion in Schefferville to call witnesses in connection with the company that operates the air terminal facilities at Labrador City. The Committee agreed to call witnesses and I do not see how we can proceed with that aspect of our report until we have given these people a chance to present their side of the story. Consequently, I hope members of the Committee will support Mr. Skoberg's motion which I think is a reasonable one at this particular time.

Mr. Pringle: Mr. Chairman, it is suggested by Mr. McGrath that Mr. Nesbitt has some new evidence to present and I wonder whether it would be in order for us to hear the letter that Mr. Nesbitt wrote to your office.

[Interpretation]

monsieur Skoberg, ma secrétaire a reçu votre lettre seulement vendredi dernier. Et, comme vous le savez, vendredi dernier, c'était un peu difficile pour moi de venir ici et de répondre à votre lettre.

M. McGrath: Monsieur le président, est-ce que cette motion est conforme au règlement. J'aimerais parler à ce sujet, parce que j'ai ici copie de la lettre que M. Nesbitt vous a envoyée. Cette lettre, datée du 8 octobre, porte une suggestion censée et raisonnable, en ce sens qu'il ne faudrait pas précipiter les choses.

Il précise que le temps est mal choisi pour tenir une réunion, parce que les membres se préparent pour se rendre à Ottawa pour l'ouverture de la nouvelle session de la Chambre cette semaine. Un point plus important encore, le Comité de direction, contrairement à la coutume, n'a pas été convoqué. Chaque fois que nous avions un rapport à présenter, c'était la coutume que le comité de direction en fasse un projet et décide du mode de présentation. Pour ces raisons, j'espère, monsieur le président, que vous ou les membres du Comité serez d'accord pour appuyer la motion de mon collègue. Il s'agit d'une motion fort censée. Tout ce que nous demandons, c'est quelques jours pour nous permettre d'examiner les nouvelles informations. Dans sa lettre du 8 octobre, M. Nesbitt dit notamment:

D'autres renseignements très importants m'ont été communiqués concernant le chemin de fer Great Slave Lake Railway, autre question inscrite à l'ordre du jour.

De plus, nous avons à entendre des témoins. A Schefferville, nous avons adopté une motion portant que nous entendrions des témoins relativement à la question de la compagnie qui exploite le terminus des services aériens à Labrador City. Nous sommes d'accord pour entendre des témoins, mais nous ne voyons pas comment nous pourrions inclure leurs dépositions dans notre rapport, si ces gens n'ont pas l'occasion de témoigner. J'espère donc que les membres du Comité appuieront la motion de M. Skoberg, laquelle semble raisonnable.

M. Pringle: Monsieur le président, M. McGrath a souligné que M. Nesbitt a de nouveaux témoignages à présenter et je me demande si ce serait juste pour nous d'écouter la lettre que M. Nesbitt a adressée à votre bureau.

[Texte]

The Chairman: I will ask the Clerk to read it.

The Clerk: The letter is dated October 8, 1969. It reads:

Mr. H.-Pit Lessard, M.P.,
Room 249,
West Block.

Dear Mr. Chairman,

It was with some surprise that I received notice that our Committee will be meeting on Monday, October 20th, at 11:00 a.m. It was my informal understanding that arrangements would be made to hold this meeting on October 22nd, the day that the House reconvenes.

I have discussed the matter with my colleagues and I am afraid that I must register the strongest objection to this meeting being held at that time, for the following reasons:

1. Because of the imminent opening of the House many Members concerned have already accepted other commitments on this date, prior to their returning to Ottawa.

2. With reference to the above, it is not appropriate to substitute Members since the reports with respect to our visit to Quebec and Labrador are not yet published and, under these circumstances, a discussion of that part of the proposed agenda would be virtually impossible.

3. Important additional information has come to my attention concerning the matter of the Great Slave Railway, which is the other proposed item on the agenda. It is my wish to discuss this matter with you with respect to future procedures before any further meetings of the Committee are held.

4. It is my understanding that it is the intention of the Government to have any report that might be made by the Transport Committee merely tabled in the House on Wednesday, October 22nd, and I am informed that it is not the intention to move concurrence of any such report on that occasion. Under these circumstances, there is no practical purpose nor urgency for preparing a report which is merely to be tabled.

Because of the circumstances outlined above, I would suggest on behalf of myself and my colleagues on the Committee that a meeting of the Steering Committee be held on Wednesday morning, October 22nd, to discuss the most

[Interprétation]

Le président: Je demanderais au greffier d'en donner lecture.

M. Normand (greffier): La lettre est datée du 8 octobre 1969 et conçue dans les termes suivants:

Monsieur H.-Pit Lessard, Député,
Pièce 249,
Édifice de l'Ouest.

Cher président,

C'est avec surprise que j'ai reçu l'avis selon lequel notre Comité se réunira le lundi 20 octobre à 11 heures du matin. J'avais cru comprendre que des dispositions avaient été prises pour que le Comité se réunisse le 22 octobre, à l'ouverture de la Chambre.

J'ai discuté de la question avec mes collègues et je dois malgré moi protester contre la tenue de la réunion ce jour-là et pour les raisons suivantes:

1. Vu que la Chambre se réunit très prochainement, plusieurs membres ont déjà pris d'autres engagements pour cette date avant leur retour à Ottawa.

2. En rapport avec ce qui précède, il ne convient pas que les membres se fassent remplacer, vu que les rapports relatifs à nos visites au Québec et au Labrador n'ont pas encore été publiés. Toute discussion de cette proposition inscrite à l'ordre du jour se révélerait presque impossible.

3. D'autres renseignements très importants m'ont été communiqués concernant le chemin de fer Great Slave Railway, autre question inscrite à l'ordre du jour. Je voudrais discuter cette question avec vous, monsieur dans le cadre des nouvelles procédures et avant que le Comité se réunisse.

4. Je crois comprendre que c'est l'intention du Gouvernement que soit déposé à la Chambre, le mercredi 22 octobre, tout rapport du Comité des transports, mais voilà que j'apprends que ce n'est pas du tout l'intention de présenter pareil rapport à la Chambre ce jour-là. Je ne vois donc pas la raison, ni l'urgence qu'il y aurait à préparer un rapport qui ne doit être que déposé.

Dans ces circonstances, je propose en mon nom et en celui de mes collègues du Comité que le Comité de direction se réunisse le mercredi 22 octobre au matin pour discuter de la meilleure procédure à suivre touchant l'étude des deux ques-

[Text]

appropriate future procedures with respect to the two items that were proposed for the agenda.

I might say that I was in Ottawa on the 8th of October and attempted to get in touch with either yourself or the Clerk but, unfortunately, I was unable to get in touch with either one of you.

Trusting that my suggestions will meet with your approval, I am,

Yours sincerely,

Wallace B. Nesbitt, Q.C., M.P.

The Chairman: Mr. Pringle.

Mr. Pringle: Thank you, Mr. Chairman. My interest in the motion was simply to hear the proposed letter from Mr. Nesbitt read before making my judgment with regard to how to vote on the motion.

The Chairman: Mr. Skoberg and Mr. McGrath, I called the meeting this morning because if we did not meet and make a recommendation you know what would happen. So that was one purpose. I asked the House Leader, Mr. MacDonald, what I should do about it and he told me, "Pit, if you want anything done, any recommendation, well, you had better call your Committee and have a session." So this is one of the reasons I

• 1115

called the Committee for this morning to discuss this matter. If you remember, Mr. McGrath, at our last meeting on September 12 I think it was left to the Chair to call the next meeting of the committee. We called a meeting that morning, we adjourned right away and the next meeting was left to the call of the Chair.

Mr. McGrath: Yes, I agree with that, Mr. Chairman; that is always accepted. However, it is customary that the Chairman usually consults with his steering committee before setting the date. I do not think we want to be controversial about this, I do not think we need to be because it is a very simply straightforward proposition. Your point is a good one, Mr. Chairman, that we had to make some recommendation because this Committee will not have any authority to sit beyond Wednesday which will be the last day of the present session of Parliament. So Mr. Skoberg's motion would get around this technicality because we would be able to make a recommendation on Wednesday that the Committee be given new terms of reference in the new session to extend their sitting so we can complete our report. That seems to me to be one

[Interpretation]

tions qui ont été inscrites à l'ordre du jour.

Je peux vous dire que j'étais à Ottawa le 8 octobre et que j'ai essayé, mais en vain, de communiquer avec vous et avec le greffier.

J'espère que mes suggestions recevront votre approbation et je vous prie de croire, monsieur, à l'assurance de mon respect.

Sincèrement,

Wallace B. Nesbitt, c.r., député.

Le président: Monsieur Pringle.

M. Pringle: Merci monsieur. Je voulais simplement prendre connaissance de la lettre de M. Nesbitt avant de décider comment je devais voter sur la motion.

Le président: La raison pour laquelle j'ai demandé une réunion du Comité ce matin, MM. Skoberg et McGrath, c'est que si nous n'avions pas eu de réunion et n'avions pas fait de recommandations, vous savez ce qui aurait pu se produire, c'est là une des raisons. J'ai demandé au leader de la Chambre, M. MacDonald, ce qui restait à faire et il m'a répondu: «Pit, si tu veux en venir à quelque chose, si vous avez des recommandation à

faire, il faut tenir une réunion de votre Comité.» Voilà pourquoi j'ai demandé que le Comité se réunisse ce matin. Si vous vous rappelez, monsieur McGrath, la dernière fois où nous nous sommes réunis, c'était le 12 septembre, et il a été décidé que le président avait le privilège de convoquer une autre réunion du Comité.

M. McGrath: D'accord, monsieur le président. On peut toujours s'accommoder de la chose, mais, avant d'arrêter une date, le président a l'habitude de consulter les membres du Comité de direction. Je ne vois pas pourquoi nous nous opposerions à ça, il s'agit là d'une simple proposition. Votre point a du bon, monsieur le président, en ce sens que nous devons présenter nos recommandations, car nous ne pourrions tenir d'autres séances du Comité après mercredi, dernier jour de la session du Parlement. De ce fait, la proposition de M. Skoberg pourrait nous éviter cette difficulté technique et nous permettrait de nous réunir mercredi pour formuler une recommandation aux termes de laquelle le Comité recevrait un nouveau mandat lors de la nouvelle session. Il pourrait siéger de nou-

[Texte]

way to get around it if we are to be taken seriously and I think we all believe we should be.

We made some motions which were adopted; for example, my own motion to call witnesses from the Crosbie interests regarding their operations in Labrador City, which was passed unanimously by the Committee. I think in all fairness that gentleman has a right to give his side of the story. I am not coming out for him or against him but I think he is entitled to give his side of the story because he was given a pretty rough time in Labrador City. Then, of course, there is the question of additional information regarding the Great Slave Lake.

All we are asking for is a few days' grace and I hope, Mr. Chairman, if you will forgive me and permit me to say this, that perhaps our Committee can behave in a much more orderly and responsible way that we can perhaps not misconstrue each other's motives and get along a little bit better. For that reason I hope members of the Committee will see fit to support this reasonable proposition to give the Committee a few days' grace in order to properly prepare its report and to hear witnesses in connection with the preparation of that report.

The Chairman: Mr. Mather.

Mr. Mather: Mr. Chairman, in a very few words I want to support what has been said by Mr. McGrath and others. It seems to me your idea is very sound that the Committee should meet and make a recommendation at this time because if we do not we are out of business. I think under the circumstances which Mr. Nesbitt's letter has outlined and which Mr. Skoberg has touched on, the sensible recommendation we should make in this Committee is in line with the Skoberg resolution. We do not argue this from a controversial point of view but I think really what you suggest is in line with what is suggested in the motion.

The Chairman: Mr. Skoberg.

Mr. Skoberg: Mr. Chairman, I would just like to say I agree with your observations entirely that in view of the time element and the number of members away from the House it would be most difficult to try to convene at a suitable time for everyone concerned. I think the situation does exist that on the Great Slave Lake claims alone we could enter into a long debate on that item alone and for two items to be before us without giving us adequate time to discuss them in full, is, I think, a disservice to those people who have appeared before us. I certainly agree with

[Interprétation]

veau et terminer son rapport. Ce serait là un moyen de contourner la difficulté si l'on veut qu'on nous prenne au sérieux.

Nous avons présenté certaines motions qui ont été adoptées, par exemple celle où j'ai demandé que l'on entende les représentants des intérêts Crosbie relativement à leurs opérations à Labrador City. Le Comité a adopté cette motion à l'unanimité. Je crois que ce monsieur a droit de présenter son point de vue. Il a vécu Labrador City des jours difficiles. Il y a en outre la question du chemin de fer Great Slave Lake. Tout ce que nous demandons, c'est d'avoir quelques jours de plus et j'espère, monsieur le président, que le Comité fonctionnera d'une façon plus ordonnée, si vous me permettez l'expression. Nous pourrions aussi un peu mieux nous entendre. Voilà pourquoi les membres du Comité appuieront, je l'espère cette proposition selon laquelle le Comité bénéficierait de quelques jours de répit qui permettront de présenter un rapport et d'entendre les témoins qu'il désire.

Le président: M. Mather.

M. Mather: Monsieur le président, seulement quelques mots pour dire que j'appuie la proposition présentée par M. McGrath et d'autres membres. Il me semble que votre idée a du bon et que le Comité doit se réunir pour formuler des recommandations. Autrement, c'en est fait. Dans les circonstances dont M. Nesbitt a donné un exposé dans sa communication et qu'a soulignées M. Skoberg, je crois que la recommandation que devrait faire notre Comité entre dans le cadre de la résolution de M. Skoberg. Ce n'est pas pour adopter un point de vue contraire, mais, à mon sens, votre suggestion s'accorde avec le contenu de la motion.

Le président: Monsieur Skoberg.

M. Skoberg: Monsieur le président, je tiens à vous dire que je suis tout à fait d'accord avec votre point de vue en ce sens que, compte tenu du facteur temps et du nombre de députés qui devraient s'absenter de la Chambre, il serait très difficile de réunir le Comité un jour qui conviendrait à tous. Le point des demandes relatives au chemin de fer Great Slave Lake soulèverait à lui seul tout un débat. Maintenant, si l'on ne peut accorder le temps voulu à l'étude des deux points à débattre je crois que ce serait rendre un mauvais service aux gens qui ont

[Text]

your observation that we had to meet and make some recommendation and this is the purpose behind the motion I introduced.

The Chairman: Are the members ready for the question? Those in favour of Mr. McGrath's motion, will you please rise? Mr. Reid, you are not on the Committee.

Mr. McGrath: Perhaps some of the members do not understand the vote we are taking at this time, Mr. Chairman. Could you read the motion again before you put the question.

The Chairman: Would you read the motion, Mr. Normand, please?

The Clerk: It is moved by Mr. Skoberg:

That this Standing Committee on Transportation and Communications recommend to the House of Commons that the terms of reference concerning the transportation problem of the Atlantic Provinces part II—Quebec—Labrador and the subject of the Great Slave Line of Railway—be re-instituted at the new session of Parliament.

• 1120

Mr. Pringle: Mr. Chairman, could I ask for clarification? You made the statement that if we did not meet at this time then our Committee would be dissolved, as I understood it, as of Wednesday, and we would have to be reconstituted.

An hon. Member: No.

Mr. McGrath: New terms of reference, not the Committee but the terms of reference.

The Chairman: If the House Leader would so recommend.

Mr. McGrath: We have no business before us after Wednesday.

Mr. Skoberg: Surely the House Leader would recommend it, after all.

Mr. Reid: Mr. Chairman, perhaps I might make a suggestion. While I approve of the resolution in principle and would vote for it had I a vote in this Committee, it might be easier, to get around the difficulty we have, instead of asking for specific terms of reference, to ask for the government to refer the annual report of the CNR or perhaps even the annual report of the Department of Transport, which would permit the Committee to

[Interpretation]

témoigné. Je ne suis pas tout à fait d'accord avec vous. Nous devrions nous réunir afin de présenter des recommandations, c'est l'objet de la motion que j'ai présentée.

Le président: Les membres sont-ils prêts à se prononcer sur la motion?

Que ceux qui appuient la motion de M. McGrath veuillent bien se lever. M. Reid, vous n'êtes pas membre du Comité?

M. McGrath: Peut-être que certains membres ne comprennent pas le vote que nous allons prendre, monsieur le président. Peut-être devriez-vous lire la motion encore une fois avant que nous prenions le vote.

Le président: M. Normand, voudriez-vous relire la motion encore une fois?

M. Normand (le secrétaire): Il est proposé par M. Skoberg:

Que le Comité permanent des transports et Communications recommande à la Chambre des communes que le mandat touchant le problème du transport des provinces de l'Atlantique—Partie II—Québec-Labrador et la question du chemin de fer Great Slave Lake Line—soit rétabli lors de la nouvelle session de la Chambre.

M. Pringle: Monsieur le président, puis-je demandé un éclaircissement? Vous avez déclaré que si nous ne nous réunissons pas ce jour-là, notre Comité sera dissous mercredi et il faudra le remettre sur pied.

Une voix: Non.

M. McGrath: De nouvelles attributions, non pas un nouveau Comité.

Le président: Si le leader de la Chambre le décide.

M. McGrath: Nous n'avons plus rien à faire avant mercredi.

M. Skoberg: Je pense que le leader de la Chambre en fera une recommandation.

M. Reid: Monsieur le président, si vous me le permettez, j'ai quelque chose à proposer. J'approuve la résolution en principe et, si j'avais voix dans ce Comité, je voterais en faveur de la résolution. Toutefois, pour contourner la difficulté, plutôt que de demander un mandat précis, de demander simplement au gouvernement de renvoyer au Comité le rapport annuel des Chemins de fer Nationaux du Canada, ou même celui du ministère des

[Texte]

set its own terms of reference with regard to these two very vital issues. This is an alternative which you might consider. You might find it more useful in that it would give the Committee even broader terms of reference.

The Chairman: We already have an order to return on this matter. I think the only thing we would have to ask for is the same order of reference for the coming new session.

Mr. McGrath: As I recall it, Mr. Chairman, there are a number of witnesses whom we agreed to call at our meeting in Schefferville. I think the Clerk perhaps could read the motion or the minutes of that meeting.

The Clerk: Gentlemen, it would be pretty hard to dig all through the minutes but I have a summary of the people to be called. They are representatives of the Québec-air Company and of the Air Committee of the Canadian Transport Commission, representatives of Quebec North Shore Paper Company, the Minister of Transport.

Mr. McGrath: It was the Deputy Minister specifically, not the Minister, because I made that motion.

The Clerk: That is correct? And representatives of Wabush Enterprises.

Mr. Skoberg: For information purposes, Mr. Chairman, how many here today were on the trip to the Atlantic Provinces, the part 2 portion of the trip, and how many here today heard the brief presented by the contractors on the Great Slave Lake?

The Chairman: The question could apply to both sides of the House, Mr. Skoberg.

Mr. Skoberg: I would be most interested to know how many.

The Chairman: As you know, we have members in Europe at the moment. It was pretty hard for the Committee to have those people come. Mr. Trudel is in Europe at the moment, Mr. Mahoney is in Europe and Mr. Allmand wrote me a letter saying that for certain reasons he could not be here today. So I think this could apply on both sides.

Mr. Skoberg: I quite appreciate that, Mr. Chairman, but it would be interesting to

[Interprétation]

Transports, ce qui permettrait au Comité de fixer son propre mandat relativement à ces deux questions d'importance capitale. C'est là une solution que vous pourriez peut-être envisager. Elle serait peut-être préférable, car elle donnerait au Comité un mandat encore plus étendu.

Le président: Nous avons déjà ordre de réexaminer cette question. La seule chose que nous pourrions demander, c'est le même ordre de renvoi pour la nouvelle session.

M. McGrath: Pour autant que je me souviens, monsieur le président, il y a un certain nombre de témoins que nous avons décidé de convoquer lors de notre séance de Schefferville. Peut-être le secrétaire pourrait-il nous lire la motion ou le procès-verbal de cette réunion.

Le secrétaire: Messieurs, il serait assez difficile d'aller fouiller dans les comptes rendus, mais j'ai ici le résumé des personnes à convoquer. Il s'agit des représentants de la Québec-air et du Comité des Transports aériens de la Commission canadienne des transports, des représentants de la *Quebec North Shore Paper Company*, du ministre des Transports.

M. McGrath: Il s'agissait plus précisément du sous-ministre, non du ministre. C'est moi qui ai présenté cette motion.

Le secrétaire: C'est exact. Et les représentants de la *Wabush Enterprises*.

M. Skoberg: A titre de renseignement, monsieur le président, combien des membres du Comité qui sont ici aujourd'hui ont-ils participé au voyage dans les provinces de l'Atlantique, à la seconde partie du voyage, et combien de nous ont-ils entendu le mémoire présenté par les entreprises du Grand Lac des Esclaves?

Le président: La question pourrait s'appliquer aux deux côtés de la Chambre, monsieur Skoberg.

M. Skoberg: J'aimerais bien savoir combien il y en avait.

Le président: Comme vous le savez, il y a des membres du Comité qui sont en Europe en ce moment. Il aurait été très difficile de les faire revenir. M. Trudel est en Europe en ce moment, M. Mahoney aussi, et M. Allman m'a écrit que, pour certaines raisons, il ne pourrait être ici aujourd'hui. Je pense que cela s'applique donc des deux côtés.

M. Skoberg: Je m'en rends bien compte, monsieur le président, mais je serais curieux

[Text]

know how we could intelligently come in with a report on part 2 of our trip in view of the differential in our Committee at this time. It hardly makes sense that we could possibly come up with a report without the transcripts of the hearings.

The Chairman: Yes. Mr. Corbin was on the trip, and Mr. Breau, Mr. Pringle, Mr. Turner, Mr. Crossman, Mr. Blouin and Mr. Portelance.

Mr. Skoberg: And how many were at the Great Slave Lake portion of the hearing?

The Chairman: I think Mr. Mahoney, Mr. Allmand and Mr. Trudel are missing.

Mr. Blouin: Mr. Chairman, as was suggested before, we still have witnesses to be heard from our trip to the North Shore and Labrador, and I cannot see how we can make recommendations until we have heard these witnesses. For instance, in Baie Comeau, if you remember, Quebec North Shore Paper Company said that they were going to present a brief to the Committee.

The Chairman: I know. They wrote me on this matter.

Mr. Blouin: To make good, sound recommendations, as the Committee wants to do, I think we certainly have to wait until we hear these witnesses and present the reports accordingly. In any event, this is what we told these people on the trip. Therefore we should hear them.

The Chairman: As long as I have the promise from the House Leader that this will be a report back for the next session, I am only too eager to do this. But if I did not make a report and I had not called this meeting and everything were washed out, I would get the blame for it. That is why I called this meeting to discuss the matter with you.

Mr. McGrath: That is right. Nobody is questioning that, Mr. Chairman. You are doing it quite properly and you certainly had to do it. But by the same token, if in the future we are to be taken seriously as a Committee, then I think we should finish the study we started by hearing these witnesses and perhaps by hearing any additional information that may come to light on the Great Slave before we can present a meaningful report to the House.

[Interpretation]

de savoir comment nous pourrions faire rapport de façon intelligente sur la seconde partie de notre voyage, du fait des différences qui existent entre nous en ce moment. Comment pourrions-nous préparer un rapport sans avoir le compte rendu des audiences?

Le président: M. Corbin a participé au voyage, de même que M. Breau, M. Pringle, M. Turner, M. Crossman, M. Blouin et M. Portelance.

M. Skoberg: Et combien étaient présents aux audiences qui ont eu lieu au Grand Lac des Esclaves?

Le président: Je crois qu'il ne manque que M. Mahoney, M. Allmand et M. Trudel.

M. Blouin: Monsieur le président, comme on l'a déjà dit, il nous reste encore des témoins à entendre de notre voyage au Labrador et sur la Côte Nord, et je ne vois pas comment nous pourrions faire des recommandations avant d'avoir entendu ces témoins. Par exemple, à Baie-Comeau, si vous vous en souvenez, la *Quebec North Shore Paper Company* a dit qu'elle allait présenter un mémoire au Comité.

Le président: Je sais. Elle m'a écrit à ce sujet.

M. Blouin: Pour être en mesure de faire des recommandations utiles et valables, comme le Comité désire le faire, il nous faut attendre d'avoir entendu ces témoins et rédiger notre rapport en conséquence. De toute façon, c'est ce que nous avons dit à ces personnes lors de notre voyage. Il nous faut donc les entendre.

Le président: Si le leader de la Chambre peut me promettre que notre rapport pourra être présenté à la prochaine session, je serai très heureux d'agir de la sorte. Mais si je ne faisais pas de rapport, si je ne vous avais pas réunis, et si tout était annulé, ce serait moi que l'on accuserait. C'est pourquoi je vous ai convoqués afin de pouvoir m'entretenir avec vous de cette question.

M. McGrath: C'est exact. Nul ne met cela en question, monsieur le président. Vous avez fait ce que vous deviez faire, et c'est très bien ainsi. Mais il demeure que, si nous voulons qu'à l'avenir on prenne notre Comité au sérieux, nous devrions, à mon avis, achever notre étude en entendant ces témoins, et peut-être en recueillant tous les renseignements supplémentaires que l'on pourrait donner sur la région du Grand Lac des Eschaves, afin de pouvoir présenter un rapport utile à la Chambre.

[Texte]

Mr. Skoberg: Mr. Chairman, if the motion were passed, that would be your report, would it not, in view of the lack of time?

The Chairman: That would be the Committee's report.

M. Portelance: Monsieur le président...

Le président: Monsieur Portelance?

M. Portelance: M. Skoberg propose-t-il que nous entendions de nouveau les mêmes témoins qui sont apparus dans le passé concernant l'histoire de la Ligne ferroviaire du Grand Lac des Esclaves? Tous ces témoins auraient-ils à revenir pour qu'on recommence à zéro, ou si nous n'aurions qu'à étudier les rapports que nous avons?

Le président: Nous n'aurions qu'à étudier les rapports, parce que nous n'avons pas d'ordre de renvoi pour rappeler d'autres témoins à venir témoigner, sur cette affaire. Mais sur l'affaire de la Côte-Nord, des gens veulent présenter d'autres mémoires et que nous voulons entendre avant de remettre notre rapport final. Je suis de l'avis de M. Skoberg, de M. Blouin et de M. McGrath. Mais ce que je voudrais avoir.

What I would like to have, Mr. Skoberg, is some kind of specification as to why we are asking for a delay of our report.

Mr. McGrath: All we are asking for is an extension of our terms of reference to give us a chance to finish our report under the umbrella, if you like, of the new session.

The Chairman: Maybe we could mention those people who are going to be heard.

Mr. McGrath: Oh, very definitely. We have not completed our hearings until we have heard these witnesses.

Mr. Skoberg: Mr. Chairman. I can assure you that the motion can be worded in such a way that it is suitable to the Committee. That was drafted in haste but with the purpose in mind of trying to complete the hearing so that we can present a sensible report.

Mr. Portelance: But again, Mr. Chairman, when Mr. Skoberg says that he wants to complete the hearing, he means especially the Labrador and the Sept-Îles report.

Mr. McGrath: The Great Slave Lake report.

Mr. Portelance: Did we not complete the hearing on the Great Slave Lake? Did we not have all the witnesses before us during the

[Interprétation]

M. Skoberg: Monsieur le président, si la motion était adoptée, ce serait votre rapport, n'est-ce pas, étant donné le manque de temps?

Le président: Ce serait le rapport du Comité.

Mr. Portelance: Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Portelance?

Mr. Portelance: According to Mr. Skoberg's proposal would we have to hear the same witnesses as we heard in the past concerning the Great Slave Lake railway line? Would all those witnesses have to return so that we might start from scratch again, or would we only have to study the reports we now have?

The Chairman: We would only have to study the reports because we do not have an Order of Reference to call other witnesses again to testify in this matter. Other people want to submit some briefs concerning the North Shore and we would like to hear them before submitting our final report. I agree with Mr. Skoberg, Mr. Blouin and Mr. McGrath. But what I would like to have...

Ce que j'aimerais que l'on me précise, monsieur Skoberg, c'est pourquoi nous demandons que la présentation de notre rapport soit retardée.

M. McGrath: Tout ce que nous demandons, c'est une prolongation de notre mandat qui nous permette d'achever notre rapport au cours de la nouvelle session.

Le président: Nous pourrions peut-être mentionner le nom des témoins que nous voulons convoquer.

Mr. McGrath: Bien sûr. Nos audiences ne seront terminées que lorsque nous aurons entendu ces témoins.

M. Skoberg: Monsieur le président, je vous assure que l'on pourrait rédiger la motion de telle manière qu'elle convienne au Comité. Elle a été rédigée en hâte dans l'intention d'essayer de terminer les audiences afin de pouvoir présenter un rapport valable.

M. Portelance: Mais, monsieur le président, lorsque M. Skoberg dit qu'il veut terminer les audiences, il veut surtout parler du rapport relatif au Labrador et à Sept-Îles.

M. McGrath: Du rapport sur la région du grand Lac des Esclaves.

M. Portelance: N'avons-nous pas entendu tous les témoins de la région du Grand Lac des Esclaves? N'ont-ils pas tous comparu lors

[Text]

last session? Do we have any new witnesses to bring out?

Mr. McGrath: One member of the Committee has indicated that new information has come to his attention in a letter to the Chairman.

Mr. Portelance: So this means that he would be the only witness we would have to hear.

The Chairman: I think that could be studied by the steering committee.

Some hon. Members: Agreed.

Mr. Crossman: Mr. Chairman, everyone is in favour of getting this finished, but at the same time I think it is a matter of trying to get terms of reference broad enough to be able to do that, and this is what should be discussed here this morning.

The Chairman: We will just get the same order of reference as we have now.

Mr. McGrath: That is all. It is very simple.

The Chairman: Will all those in favour please stand.

Motion agreed to unanimously.

Mr. McGrath: Mr. Chairman, it is a great day for the Transport Committee.

An hon. Member: That is co-operation.

The Chairman: I would like to get somebody to move adjournment of the Committee for today.

Mr. McGrath: I think we should adjourn, Mr. Chairman. We should quit while we are ahead.

Mr. Crossman: I so move.

The Chairman: Thank you, gentlemen.

[Interpretation]

de la dernière session? Y a-t-il de nouveaux témoins à convoquer?

M. McGrath: Un membre du Comité a laissé entendre de nouveaux renseignements, dans une lettre adressée au président.

M. Portelance: Ce serait donc le seul témoin que vous aurions à entendre.

Le président: Je pense que le comité de direction pourrait étudier la question.

Des voix: D'accord.

M. Crossman: Monsieur le président, tout le monde veut en finir avec cette étude, mais je crois qu'en même temps il s'agit d'obtenir un mandat assez étendu pour pouvoir le faire, et c'est de cela que nous devrions parler ce matin.

Le président: Nous aurons le même mandat que celui que nous avons actuellement.

M. McGrath: C'est tout. C'est très simple.

Le président: Que tous ceux qui sont en faveur de la motion veuillent se lever.

La motion est adoptée à l'unanimité.

M. McGrath: Monsieur le président, c'est aujourd'hui un grand jour pour le Comité des transports.

Une voix: C'est cela, la collaboration.

Le président: Quelqu'un pourrait-il proposer de lever la séance pour aujourd'hui?

M. McGrath: Je pense que nous devrions lever la séance, monsieur le président. Nous devrions arrêter tant que nous avons de l'avance.

M. Crossman: Je propose une motion en ce sens.

Le président: Merci, messieurs.

BINDING CIO. APR 13 1970

